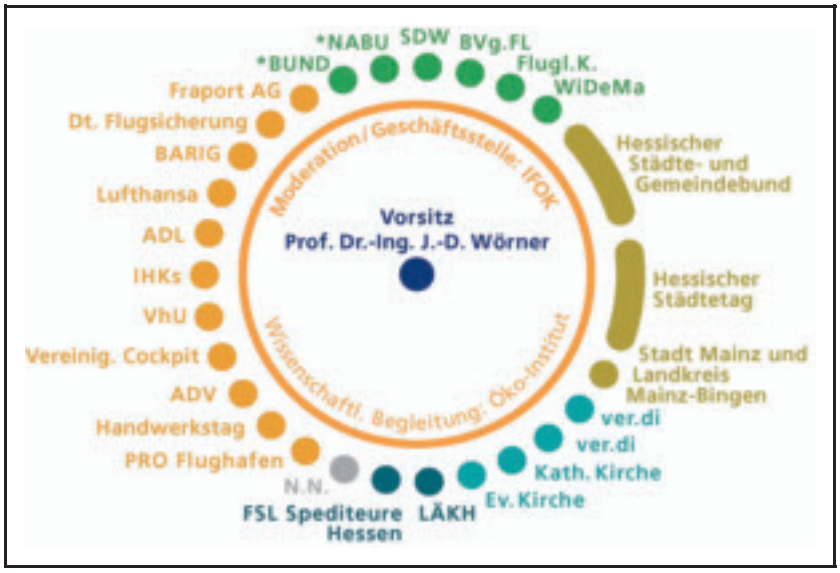
regionales dialogforum
Flughafen Frankfurt

Jahresbericht RDF
Juli 2004/Juni 2005

Regionales Dialogforum
Flughafen Frankfurt

Das Regionale Dialogforum auf einen Blick

Das Regionale Dialogforum (RDF) ist eine Gruppe von 33 Mitgliedern, die sich gemeinsam mit einer Frage beschäftigen: Wie entwickelt sich der Frankfurter Flughafen und wie wirkt er sich heute und in Zukunft auf die Rhein-Main-Region aus? Auf der Basis des Mediationspakets bietet das Forum den verschiedenen Institutionen und Interessengruppen der Region die Möglichkeit, ihre unterschiedlichen Meinungen auszutauschen, Fragestellungen gemeinsam zu untersuchen und sich über mögliche Antworten zu verständigen. Auf diese Weise bringt das RDF die Städte und Gemeinden der Flughafenregion, Bürgerinitiativen und Naturschutzverbände an einen Tisch mit Wirtschaftsvertretern, der Fraport AG, der Deutschen Lufthansa oder der Deutschen Flugsicherung.



Mitglieder des RDF (Stand Juni 2005)

Nur wer informiert ist, kann sachlich argumentieren.

Die Debatte rund um den Ausbau des Flughafens wird oft sehr emotional geführt. Dies ist bei einem Thema mit so weitreichenden Folgen für die Betroffenen und der sehr unterschiedlichen Interessen verständlich. Gerade deshalb ist es wichtig, dass das RDF durch Information Klarheit schafft und damit Vertrauen aufbaut. Damit bietet es allen Beteiligten eine gemeinsame Grundlage für eine sachliche Diskussion. Nur so können Vorurteile und Misstrauen abgebaut werden.

Nur wer miteinander spricht, kann sich verständigen.

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

Das Berichtsjahr 2004 - 2005: Das Wichtigste in Kürze

- **Im Dialog mit den Bürgern der Region:** Über 400 Besucher diskutieren bei den vier Informationsveranstaltungen des RDF mit Experten und Verantwortlichen zu Fluglärm, Aktivem Schallschutz und Externen Kosten des Flughafens.
- **Forderung des RDF erfüllt:** Probebetrieb des lärmmindernden Kontinuierlichen Sinkflugs startet im April 2005.
- **Von der Idee im RDF zur Umsetzung:** Lärmreduzierende Landeklappenstellung wird im weltweit gültigen Pilotenhandbuch der Lufthansa veröffentlicht.
- **Alle Daten auf einen Klick:** Infoservice www.fluglaerm-frankfurt.de startet mit allen wichtigen Karten und Hintergrundinformationen zum Thema Fluglärm im April 2005.
- **Mehr Transparenz bei den Folgen für Gesundheit und Lebensqualität :** Studie zur Erfassung der Fluglärmbelästigung im Umfeld des Frankfurter Flughafens wird im Juli 2004 in Auftrag gegeben.
- **Einsatz für weniger Risiko in der Region:** Gutachten zum Risikomanagement wird im März 2005 abgeschlossen und eine Arbeitsgruppe zum Thema wird eingerichtet.
- **Ideen für regionale Umweltbeobachtung:** Studie zum ersten integrierten Umweltmonitoring in Deutschland im Mai 2004 fertiggestellt.
- **Das Mitteln vermitteln:** Über 400 Schüler nehmen an den fünf Rollenspielen zur Mediation in den Schulen der Region teil.
- **Mehr Klarheit zu Immobilienpreisen:** Gutachten zur Analyse von Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Flughafens wird im Juni 2005 in Auftrag gegeben.
- **Im Planfeststellungsverfahren:** Vorsitzender des RDF, Professor Wörner, gibt eine Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren ab.
- **Im Dialog mit der nationalen Politik:** RDF-Delegation führt Gespräche mit dem Bundesumweltministerium und allen Bundestagsfraktionen im September 2004 und mit dem Bundesverkehrsministerium im Januar 2005, Professor Wörner trifft sich im Mai 2005 mit Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe.
- **Ein positives Bild in den Medien:** Anteil der positiven Berichterstattung der Medien zum RDF steigt von 44 % auf 70 %.

1. ERFOLGE IM UND DURCH DEN DIALOG – POSITIONSBESTIMMUNG DURCH DEN VORSITZENDEN DES RDF ... 6

2. DIE ARBEIT IN DEN FACHGREMIEN DES RDF ... 11

2.1 DAS FORUM ... 11
2.1.1 Aufgaben und Struktur ... 11
2.1.2 Themen und Schwerpunkte ... 12
2.1.3 Begleitung der formalen Verfahren ... 13
2.1.4 Delegationen des RDF ... 14
2.2 DIE PROJEKTTEAMS ... 17
2.2.1 Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“ ... 17
2.2.2 Projektteam „Ökologie und Gesundheit“ ... 19
2.2.3 Projektteam „Optimierung“ ... 22
2.2.4 Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret-Strategie" ... 24
2.2.5 Projektteam „Nachtflugverbot“ ... 28
2.3 ABGESCHLOSSENE GUTACHTEN DES RDF ... 30
2.3.1 Konzept für ein regionales Umweltmonitoring ... 30
2.3.2 Risikomanagement am Flughafen Frankfurt ... 31
2.3.3 Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung von Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt ... 34
2.4 LAUFENDE GUTACHTEN DES RDF ... 35
2.4.1 Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens ... 35
2.4.2 Regionale Lärmminderungsplanung Rhein-Main-Region ... 38
2.4.3 Analyse von Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Frankfurter Flughafens ... 39

3. DIE PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT DES RDF ... 41

3.1 DIE PRESSEARBEIT ... 41
3.2 DAS BÜRGERBÜRO ... 41
3.3 DAS BÜRGERNETZWERK ... 41
3.4 DER DIALOGBRIEF ... 42
3.5 DER INFORMATIONSSERVICE WWW.FLUGLAERM-FRANKFURT.DE ... 42
3.6 DIE INTERNETSEITE WWW.DIALOGFORUM-FLUGHAFEN.DE ... 42
3.7 DIE INFORMATIONSVERANSTALTUNGEN DES RDF ... 43
3.7.1 Fluglärmmesse in Flörsheim ... 43
3.7.2 Themendialog: Weniger Lärm in der Region! Aktiver Schallschutz – Erfolge und Herausforderungen ... 44
3.7.3 Themendialog: Ausbau des Flughafens - Gewinn oder Verlust für die Region? ... 44
3.7.4 Fluglärmmesse in Darmstadt-Wixhausen ... 45
3.7.5 Mobiles Bürgerbüro ... 46
3.7.6 Schulbesuche ... 46

4. DER AUSBLICK IN DAS 2. HALBJAHR 2005 48

4.1 DIE ARBEIT IN DEN FACHGREMIEN DES RDF 48
4.2 DIE PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT DES RDF 50
4.2.1 Kommende Veranstaltungen 50
4.2.2 Neustart von www.dialogforum-flughafen.de 50

5. ANHANG 51

5.1 MITGLIEDER DES RDF (STAND JUNI 2005) 51
5.2 BEGLEITUNG DES VERFAHRENS 53
5.3 GLOSSAR/ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS 54

1. Erfolge im und durch den Dialog – Positionsbestimmung durch den Vorsitzenden des RDF

Das Regionale Dialogforum hatte im Sommer 2005 seinen fünften Geburtstag – es war ein stilles Jubiläum. Der Beginn des Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren im September 2005 warf seine Schatten voraus: für die Mitglieder des RDF geht es im formalen Verfahren nun in die entscheidende Phase der öffentlichen Erörterung.

Die Faktenklärung des RDF und die Diskussionen der vergangenen fünf Jahre werden in die öffentliche Erörterung einfließen. Sie erscheint vielen Beteiligten und Beobachtern als letzte Chance, Argumentationsketten zu schließen, sich zu positionieren und Ansprüche geltend zu machen. Danach wird sich die Planfeststellungsbehörde zur Bewertung zurückziehen und nach einigen Monaten einen detaillierten Planfeststellungsbeschluss verkünden. Gegen diesen Entscheid kann dann noch geklagt werden, und die Richter wären am Zug.

Fünf Jahre RDF – Blick in die Zukunft

Hat das Regionale Dialogforum nach der Mitwirkung an der Vorbereitung dieser Entscheidungen ausgedient und die regionale Kompromissfindung an Behörde und Richterbank abgegeben? Nein, ein Blick in die Erfolgsgeschichte des RDF zeigt erstens, dass dieses informelle Verfahren weit mehr ist als ein Vorbereitungskurs für das formale Verfahren. Zweitens wird das RDF nach Abschluss des Erörterungstermin und vor der Entscheidung durch das HMWVL ein Forum sein, in dem Akteure auf beiden Seiten noch Konsense aushandeln und formulieren können. Die Planfeststellungsbehörde wird im kommenden Jahr die Komplexität der Interessen, Ansprüche und Sach- und Rechtslagen verarbeiten müssen, die im RDF, durch die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die Einwender und natürlich in den umfangreichen Antragsunterlagen eingebracht wurden. Dem RDF kommt dabei noch eine entscheidende Rolle zu. Denn wenn hier für die Bewältigung bestimmter Problempunkte Empfehlungen an die Planfeststellungsbehörde erarbeitet werden, dann haben solche im Dialog der verschiedenen Interessensgruppen entstandenen Lösungen einen besonderen Stellenwert bei der Entscheidung – sie stellen einen eigenen Abwägungsbelang dar. Das ist eine Chance für die Akteure des RDF, das Heft des Handelns in der Hand zu behalten.

Professor Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF

Zeit für die Suche nach Kompromissen bleibt den Mitgliedern des RDF drittens vor der Entscheidung durch die Gerichte. Beispielsweise könnten durch entsprechende Vereinbarungen gerichtliche Vergleiche vorbereitet werden. Gerichtsentscheidungen bleiben dagegen für alle Verfahrensbeteiligten auch im besten Fall immer ungewiss. Und selbst, wenn Planfeststellungsbehörde und Gerichte entschieden haben, sind – viertens – noch nicht alle Probleme gelöst,

noch nicht alle Ideen im Dialogforum verwirklicht und noch kein tragfähiger Konsens geschaffen. Denn die Wünsche nach einer ruhigen Nacht und weniger Fluglärm einerseits und nach fortbestehender internationaler Wettbewerbsfähigkeit andererseits bestehen auch nach der richterlichen Entscheidung fort. Sie lassen sich ohnehin nicht allein unter Rechtstiteln subsummieren. Vertrauen und Frieden entstehen nicht in erster Linie durch Entscheidungen von Gerichten, sondern durch Verständnis und Dialog.

Ein Forum des Dialogs in der Region wird – fünftens – nach den Entscheidungen durch Behörden und Gerichte Aufgaben in der neuen Rechts- und Sachlage finden. Wird der Flughafenausbau genehmigt – was ein unverzichtbarer Bestandteil des Mediationspaketes ist, an dem auch das Nachtflugverbot und eine notwendige Begrenzung des Fluglärms hängt – dann verschärft sich mit dem ersten gefällten Baum möglicherweise der öffentliche Konflikt wieder. Aber noch mehr gilt es darüber hinaus, die Umsetzung der Entscheidungen und der Flugverkehrsentwicklungen zu begleiten, transparent zu machen und zu kontrollieren. Eine Region, die seit 1998 gute Erfahrungen mit dem organisierten Dialog gemacht hat, ist gut beraten, diesen Dialog in die Zukunft zu führen.

Beispiel Wien

Es bestehen also genügend Gründe zur Annahme, dass das Regionale Dialogforum noch wichtige Aufgaben vor sich hat. Ein langer Atem zahlt sich aus. Dies hat sich jedenfalls bei der kürzlich abgeschlossen Mediation in Wien gezeigt. Hier haben die beteiligten Parteien nach fünf Jahren ein sehr weitgehendes und von einem breiten Konsens getragenes Abkommen mit Klageverzicht einzelner Akteure unterzeichnet. Mit dem dabei gegründeten Dialogforum Flughafen Wien hat unser Regionales Dialogforum Frankfurt eine Schwester bekommen. Die Bedingungen, Rechtslage und Vorgeschichte in Wien waren andere als in Frankfurt. Dennoch macht dieses Beispiel Mut, auch bei uns den bestehenden Konsens weiter zu konkretisieren, zu erweitern und in definitivere Formen zu gießen. Das Interesse bei den RDF-Mitgliedern ist nach meiner Erfahrung dafür vorhanden.

Einige RDF-Mitglieder werden im Herbst und Winter 2005 durch den Erörterungstermin stark in Anspruch genommen. Das RDF wird darauf Rücksicht nehmen und die Arbeit in den Projektteams und im Forum verringern. So entsteht aber auch Raum für Reflektion, was das RDF in den vergangenen fünf Jahren geleistet hat. Auch wenn es ein stilles Jubiläum war, besteht doch Anlass zum Stolz auf die geleistete Arbeit.

Bisherige Erfolge in der Sacharbeit und Umsetzung

Aus Sicht des Vorsitzenden und sicher auch der Mitglieder hat es in der Arbeit der letzten fünf Jahre immer wieder neben Erfolgen auch Frustrationen gegeben. Aber die Erfolge des Regionalen Dialogforums überwiegen doch. Sie lassen sich sowohl quantitativ als auch qualitativ beschreiben. Das RDF kam seit seinem Bestehen zu 35 Sitzungen zusammen, die einzelnen Projektteams zu je ca. 30 Sitzungen. 14 Hearings fanden statt, und es wurden 13 Gutachten zu unterschiedlichen relevanten Themen in Auftrag gegeben, die einen wertvollen Beitrag zur fachlichen Diskussion leisten. Mit fünf Stellungnahmen zum Planungsverfahren und durch den regen Austausch mit politischen

Vertretern in ca. 50 Treffen des Vorsitzenden wurde nicht nur ein eigener Standpunkt formuliert, sondern dieser auch in die entsprechenden Entscheidungsgremien eingebracht.

Inhaltlich kann das RDF auf zahlreiche Erfolge zurückblicken. Alle notwendigen Schritte zur Einführung und Umsetzung des Nachtflugverbots wurden erfolgreich gegangen. Dazu zählen die Erstellung eines Rechtsgutachtens zur Machbarkeit und eines Gutachtens zur praktischen Umsetzbarkeit des Nachtflugverbots, die Maßnahmen aus dem Gutachten „Umsetzungskonzepte“ sowie Gespräche mit politischen Entscheidungsträgern.

Im Rahmen des Anti-Lärm-Paktes wurde der kontinuierliche Sinkflug (CDA) am Frankfurter Flughafen und die lärmoptimierte Landeklappenstellung für bestimmte Typen innerhalb der DHL-Flotte umgesetzt. Außerdem wurde ein Gutachten für ein Fluglärmmonitoring verabschiedet, ein vom RDF betriebenes Internetportal mit Diensten und Informationen zum Thema Fluglärm initiiert sowie ein neuer Service der DFS im Internet zu Fluglärmmonitoring eingerichtet, was auch auf einen Impuls des RDF zurückzuführen ist.

Im Rahmen der Optimierung des bestehenden Systems wurde ein Gutachten zum Thema „Risikomanagement“ vom RDF in Auftrag gegeben. Des weiteren wurden Optimierungs- und Kooperationsmöglichkeiten aufgezeigt und Aspekte einer technischen Optimierung thematisiert und eingeleitet. Die Belästigung durch Fluglärm und Auswirkungen auf die Lebensqualität wurden innerhalb der Projektgruppe Ökologie und Gesundheit umfangreich behandelt. Beispielsweise wurde eine Studie über die Belästigung durch Fluglärm beauftragt. Dabei wurden im Vorfeld in einer Machbarkeitsstudie die Methoden zur Untersuchung des Zusammenhangs zwischen Fluglärm und gesundheitlicher Lebensqualität getestet. Ebenfalls diskutiert wurde die Konzeption einer Längsschnittuntersuchung zu fluglärmbezogenen Herz-Kreislauferkrankungen. Vorbereitet und konkretisiert wurde auch das Modell eines regionalen Umweltmonitorings.

Im Bereich Langfristperspektiven ist die Diskussion um Gewinn und Verlust des Ausbaus für die Region durch drei Gutachten wesentlich versachlicht worden. Das RDF beschäftigt sich außerdem mit Zukunftsprognosen der Entwicklung des Luftverkehrs und dessen Prämissen. Es wurden Hearings zu Prognosemonitoring und Prämissencontrolling durchgeführt und die Diskussion und Bewertung von Szenarien 2015+ begonnen.

Erfolge im Bürgerdialog

Auch der Dialog mit der Öffentlichkeit wurde etabliert. 21 Veranstaltungen zu aktuellen Themen rund um den Flughafenausbau wurden in der Flughafenregion durchgeführt. Das Bürgerbüro als kompetente Anlauf-, Service- und Informationsstelle um die Themen Routenbelegung, Fluglärm und Ausbau wurde durch zahlreiche Einsätze des Mobilen Bürgerbüros in der gesamten Flughafenregion ergänzt. So konnte ein Netzwerk von über 500 Bürgern und Multiplikatoren aufgebaut werden, deren Engagement und Ideen wichtige Hinweise für die Arbeit des Forums geben. Unser Bürgerbüro sorgt dafür, dass Fragen und Stimmungen aufgenommen und in den Projektteams und im Forum diskutiert werden. Besonders freut mich, dass in die Bildung von hunderten junger Menschen durch mehr als ein Dutzend Mediationsspiele an den Schulen der Region investiert wurde. Und die Nachfrage hierfür steigt.

Das Bild des RDF in den Medien hat sich kontinuierlich verbessert. Der Anteil der positiven Berichte lag im Jahr 2004 bei 70 %. Insbesondere die Handlungsfähigkeit und die Effektivität des Forums werden deutlich positiver bewertet als zu Beginn des Dialogprozesses. Auf der Website, auf der die Lärmkarten durch das RDF zur Verfügung gestellt werden, gab es allein im Jahr 2004 eine Million Zugriffe. Seit Mitte 2002 wurden 15 Dialogbriefe an Betroffene und Beteiligte versendet. Zudem wurde die Arbeit des RDF durch ca. 50 Vorträge des Vorsitzenden und durch die Teilnahme an ca. 20 nationalen und internationalen Fachtagungen in der Fachwelt präsentiert und verbreitet. In diesen zahlreichen Aktivitäten hat das RDF Vertrauen in der Politik und bei den Betroffenen gewonnen.

Das RDF hat die Tradition des Flughafen-Dialogs in der Region bereits ins siebte Jahr geführt. Die Qualität der Zusammenarbeit und des Vertrauens der Parteien untereinander ist wesentlich gestiegen. Der Dialog hat sich als Wert an sich bewährt und bei allen Differenzen zu einem insgesamt respektvollen Umgang mit den unterschiedlichen Positionen geführt. Der Umgang innerhalb des RDF ist stets ein fairer gewesen, auch wenn die teils gegensätzlichen Positionen mit großer Leidenschaft vorgebracht worden sind. Wesentlich war dafür auch die Versachlichung der Auseinandersetzungen durch inhaltliche Aufklärungsarbeit. Ausgehend vom Mediationspaket konnte das RDF deshalb zusätzliche inhaltliche Ziele definieren und konkretisieren. Zwar ist das RDF kein Entscheidungsgremium, doch es ist politisch gut positioniert.

Für seine Kompetenz im Dialog ist das RDF inzwischen in der Öffentlichkeit nicht nur regional, sondern auch überregional und international sehr bekannt. Das RDF ist als Pionierprozess international ein Vorbild und Trendsetter. In der Wissenschaft gelten wir, wie eine maßgebliche Studie Universität Oldenburg demonstrierte, bei weitem als die größte und umfangreichste politische Mediation in Deutschland. Es gibt für diese Dimensionen der Sacharbeit und des Dialogs im Forum und in der Öffentlichkeit kein Beispiel und keine Erfahrungen, an denen wir uns orientieren können.

Dank auch an die Politik

Dass das Regionale Dialogforum in den vergangenen Jahren oft mühsam errungene Erfolge verwirklichen konnte, verdankt es dem Engagement seiner Mitglieder. Es verdankt sie aber auch dem Vertrauen und dem Interesse, das uns quer über Parteigrenzen hinweg von der hessischen Landespolitik entgegengebracht wird. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle sehr herzlich bedanken. Bleiben Sie bitte unsere Partner im konstruktiven Dialog – aber bereiten Sie sich auch darauf vor, gegebenenfalls ein praktischer Partner in der Umsetzung von Dialogergebnissen zu werden. In der Verantwortung für eine zukunftsfähige und starke Flughafenregion Frankfurt stehen nicht nur die Mitglieder des Regionalen Dialogforums, sondern auch die Politik.

Am Ende des abgelaufenen Berichtsjahres 2004/2005 erreicht das Ausbauverfahren mit dem Beginn des Erörterungsverfahrens einen Meilenstein. Die nächsten Meilensteine sind die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde und aller Voraussicht nach

anschließend der Gerichte. Wir haben aber die Chance, diesen Meilensteinen eigene Zielmarken hinzuzufügen. Das liegt, so glaube ich einschätzen zu können, im Interesse der Mitglieder des Regionalen Dialogforums selbst – und natürlich im Interesse der Region, für deren Vertrauen, Frieden wir seit fünf Jahren praktisch arbeiten. So auch in der Zukunft!

Professor Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner,
Vorsitzender des RDF

2. Die Arbeit in den Fachgremien des RDF

2.1 Das Forum

2.1.1 Aufgaben und Struktur

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“ (Bericht Mediation Flughafen Frankfurt/Main).

Neben dem Dialog ist es explizite Aufgabe des RDF, die Umsetzung des Mediationspaketes zu begleiten und zu unterstützen. 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 des RDF in den fünf Projektteams. Weiterhin sind zeitlich begrenzte Kleingruppen, Begleitkreise und Task-Forces eingesetzt, die sich mit schwierigen, aber dringlichen Detailfragen beschäftigen. Allein in den Arbeitsgruppen arbeiten rund 120 weitere Personen der Region, neben Vertretern der im RDF repräsentierten Institutionen auch zahlreiche Bürgerinnen 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 Arbeiten des Regionalen Dialogforums, die Geschäftsstelle des RDF, der regionale Dialog, die Wissenschaftliche Begleitung, die vom Öko-Institut e.V. wahrgenommen wird, sowie alle weiteren Kosten des RDF (Hearings, Gutachten, Veranstaltungen) werden über einen Fonds finanziert, in den die Hessische Landesregierung sowie weitere Mitglieder des RDF einzahlen. Zusätzlich übernehmen Mitglieder des RDF Kosten, beispielsweise finden die Sitzungen des RDF und der Projektteams auch in Räumlichkeiten der Mitglieder statt. Für das Jahr 2004 hat die Hessische Landesregierung 1,23 Mio. € und die Fraport AG 1,2 Mio. € in diesem Fonds bereitgestellt. Für das Kalenderjahr 2005 setzen sich die zur Verfügung stehenden Mittel des Gesamtbudgets wie folgt zusammen (Stand Juni 2005): von der Hessischen Landesregierung 1,179 Mio. € und von der Fraport AG 1,2 Mio. €. 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.

2.1.2 Themen und Schwerpunkte

Die Schwerpunkte der RDF-Arbeit im Berichtszeitraum lassen sich unter folgenden Überschriften zusammenfassen: Wirkung und Monitoring von Fluglärm, Kooperation mit anderen Institutionen, Kontingentierung, Planfeststellungsverfahren (s. Kapitel 2.1.3), Aktivitäten zum Nachtflugverbot (s. Kapitel 2.2.5).

Mit Spannung erwarteten Ausbaubefürworter und -gegner im Berichtszeitraum die Novelle des Fluglärmschutzgesetzes, die jedoch aufgrund der geplanten Neuwahlen im September 2005 zurück gestellt wurde. Auch die Gremien des RDF haben zu diesem Gesetz kritisch diskutiert. Dabei wurde eines immer wieder deutlich: Der Aktive Schallschutz kommt nach Ansicht des RDF zu kurz. Deshalb forderte das RDF im Herbst 2004 die Verantwortlichen in den zuständigen Bundesministerien (Umwelt- und Verkehrsministerium) in einem Brief auf, dem Aktiven Schallschutz den Vorrang vor dem Passivem Schallschutz zu geben. In dem Zusammenhang nahm das Forum mit großem Interesse die Arbeiten der RDF-Kleingruppe „Aktiver Schallschutz“ zur Kenntnis (s. Kapitel 2.2.1). Initiiert durch das Projektteam Ökologie & Gesundheit/LFP diskutierte das Forum die so genannte „ Schlafstudie“ des DLR, die im Rahmen des Forschungsverbundes „Leiser Verkehr“ erstellt und im Jahr 2004 veröffentlicht wurde. Ermöglicht wurde die fundierte Diskussion des RDF durch die Informationen von Dr. Alexander Samel, DLR, der als Projektleiter der Studie auf der Juli-Sitzung des Forums die Ergebnisse und mögliche Schlussfolgerungen vorstellte und durch Professor Eberhard Greiser von der Universität Bremen, der seine Kritik an der Studie präsentierte.

Auf Initiative des Planungsverbands Frankfurt/Region Rhein-Main (PVFRM) stellten RDF, Fluglärmkommission und der PVFRM Anfang Oktober 2004 einen gemeinsamen Antrag für ein EU-Projekt. Im Mittelpunkt des breit angelegten Partnerschaftsprojektes „MANIC“ („Managing Aircraft Noises in Communities“) stand die Frage, wie Gemeinden und Regionen rund um europäische Flughäfen mit der Lärmbelastung umgehen können. Voneinander lernen und gemeinsam gestalten, waren die Ziele des Projekts, an dem neben Frankfurt folgende Gemeinden oder Flughafenregionen beteiligt waren: Helsinki, Barcelona, Wien, Athen, Oslo und Göteborg. Paris, London und das polnische Posen waren assoziierte Partner.

Der Projektantrag wurde von der EU nicht bewilligt, so dass die Kooperation zwischen Planungsverband, Fluglärmkommission und RDF nicht wie geplant verstärkt werden konnte. Gleichwohl bleibt der kontinuierliche, kooperative Austausch der Institutionen bestehen, sei es durch die Mitgliedschaft des Vorsitzenden der Fluglärmkommission im RDF, durch regelmäßige Berichte der wissenschaftlichen Begleitung des RDF auf Sitzungen der Fluglärmkommission oder die Kooperation mit dem Planungsverband bei verschiedenen Gutachten des RDF (zum Beispiel Regionale Lärmminderungsplanung).

Das RDF hat auf seiner Klausursitzung im Juli 2004 beschlossen, das Thema Kontingentierung unter Leitung des Vorsitzenden behandeln zu lassen. Damit wurde erstmals eine Arbeitsgruppe auf RDF-Ebene eingerichtet, die verschiedene Modelle der Kontingentierung (Lärm- und/oder Bewegungskontingent) für den Ausbaufall diskutiert und deren Auswirkungen prüft. Teilnehmer die-

ser Arbeitsgruppe sind: Bürgermeister Brehl, Mörfelden-Walldorf; Frau Diede-Stützel, Deutsche Lufthansa; Bürgermeister Jühe, Raunheim; Herr Kraft, Deutsche Flugsicherung; Bürgermeister Krebs, Flörsheim; Professor Schölch, Fraport AG, Christopher Gohl (Geschäftsstelle), Regine Barth und Christian Hochfeld (Öko-Institut).

Arbeitsprogramm (Stand: 23.3.2005)

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	Ende	RDF
F 3	**Engagement Nachtflugverbot**		
F 3.1	Gespräche / Delegationen des RDF bzw. seines Vorsitzenden zur Umsetzung des Nachtflugverbots als Teil des Mediationspakets.	Ende	RDF
F 4	**Untersuchung und Diskussion eines Kontingentmodells**		
F 4.1	Entwicklung beispielhafter Kontingentierungsmodelle zur weiteren Untersuchung.	Ende	RDF
F 4.2	Einsetzen einer Arbeitsgruppe zur weiteren Entwicklung und Untersuchung der Auswirkungen von verschiedenen Komponenten denkbarer Kontingentierungsmodelle	i.B.	RDF
F 5	**Szenarien 2015 +**		
F 5.1	Szenarioprozess 2015 + im RDF	i.B.	RDF

2.1.3 Begleitung der formalen Verfahren

Der öffentliche Teil des Planfeststellungsverfahrens kam im Berichtszeitraum in eine wichtige Phase. Die Unterlagen der Fraport AG wurden vervollständigt und offengelegt, Stellungnahmen und Einwendungen wurden abgegeben.

Die Anhörungsbehörde, das Regierungspräsidium Darmstadt, hat die im Herbst 2003 erstmalig eingereichten Antragsunterlagen auf Vollständigkeit überprüft und in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde, dem HMWVL, Ergänzungsbedarf festgestellt. Die Fraport AG wurde daraufhin zur Ergänzung der Unterlagen aufgefordert. Am 27. September 2004 wurden die überarbeiteten Unterlagen bei der Anhörungsbehörde eingereicht. Nach einer abschließenden Prüfung hat das Regierungspräsidium Darmstadt der Fraport AG mit Schreiben vom 10. November 2004 mitgeteilt, dass die Unterlagen den Anforderungen entsprechen, die für den Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung erfüllt sein müssen.

Die Planfeststellungsunterlagen sind Mitte Dezember 2004 an die Auslegungskommunen sowie an Behörden und Verbände und andere Institutionen ausgeliefert worden, deren Aufgabenbereich von dem geplanten Ausbau berührt wird. Die Unterlagen lagen einen Monat lang vom 17. Januar 2005 bis zum 16. Februar 2005 öffentlich in 57 hessischen und rheinland-pfälzischen Kommunen zur Einsicht aus. Die Einwendungsfrist endete am 2. März 2005. Die Frist für Be-

hörden und Träger öffentlicher Belange zur Abgabe einer Stellungnahme lief bis zum 4. April 2005. Es sind rund 127.000 Einwendungen und rund 200 Stellungnahmen eingegangen. Diese wurden von der Anhörungsbehörde erfasst und ausgewertet. Während der Zeit der Offenlegung bis zum Ende der Stellungnahmen-Frist tagte das RDF auf Wunsch einiger Mitglieder nur in verkürzten Sitzungen. Projektteamsitzungen fanden von Januar bis April gar nicht statt.

Der Erörterungstermin wird nach Auskunft des Regierungspräsidiums Darmstadt am 12. September 2005 in der Stadthalle in Offenbach am Main beginnen. Auch in diesem Zeitraum ist es möglich, dass das Forum und die Projektteams wie zu Beginn des Jahres nur eingeschränkt tagen.

Auch der Vorsitzende des RDF hat eine Stellungnahme abgegeben, der eine ausführliche Auswertung bestimmter Aspekte durch die Wissenschaftliche Begleitung des RDF (Öko-Institut) angehängt war. Er weist auf Diskrepanzen in den Unterlagen zu Verabredungen in der Mediation hin und unterbreitet Vorschläge zur Bewertung bestimmter Sachverhalte.

Rainer Bretschneider zu Gast im RDF

Anfang Januar 2005 hatte das RDF in einer Sitzung Rainer Bretschneider vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg zu Gast. Er stellte wesentliche Inhalte des Planfeststellungsbeschlusses zum Flughafen Berlin Schönefeld vor und berichtete über seine Erfahrungen im Laufe des Planfeststellungsverfahrens. Das RDF hat darüber hinaus das Thema Planfeststellungsverfahren aktiv in seine Öffentlichkeitsarbeit aufgenommen. Mit einer für Ende Juli 2005 geplanten öffentlichen Veranstaltung und einem Dialogbrief sollen viele der Fragen und Anliegen der Bürgerinnen und Bürger aufgegriffen werden (s. auch Kapitel 3).

2.1.4 Delegationen des RDF

Berlin-Delegation am 30. September 2004

Im Herbst 2004 reiste eine Delegation des RDF nach Berlin, um Gespräche mit Vertretern der Bundespolitik zu führen. Die gleiche Delegation hatte im November 2003 bereits eine erfolgreiche Reise nach Brüssel unternommen. In Berlin sprachen die Teilnehmer mit Staatssekretärin Margareta Wolf (Bundesministerium für Umwelt), Vertretern der Bundestagsfraktionen von SPD, CDU/CSU, FDP und Bündnis 90/Die Grünen aus dem Umwelt- bzw. Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages und des Verkehrsclubs Deutschland e.V.. Die Teilnehmer der Delegation waren Professor Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF; Martin Gaebges, Generalsekretär der BARIG; Holger Gros, Stadt Dreieich; Dirk Treber, Bundesvereinigung gegen Fluglärm; Regine Barth, Öko-Institut e.V.; Dr. Hans-Peter Meister, Geschäftsstelle RDF; und Carla Schönfelder, Geschäftsstelle RDF. Das Gespräch mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums konnte aus terminlichen Gründen nicht am 30. September stattfinden und wurde daher im Januar 2005 nachgeholt.

Die Reise hatte zwei Ziele: Zum einen galt es, auf Bundesebene die Arbeiten, Erkenntnisse, Interessen und Schwerpunkte des RDF zu vermitteln, und zwar bezogen sowohl auf das Dialogverfahren als auch auf die durch Gutachten und Hearings erworbe-

nen Fachkenntnisse. Zum zweiten sollten die Delegationsmitglieder Gelegenheit haben, sich über aktuelle Debatten im Bund zu informieren und sich zu den Themen zu äußern. Im Mittelpunkt sollten dabei die Aspekte Nachtflugverbot, Flughafensystem, Fluglärmgesetz, Luftverkehrs- bzw. Flughafenkonzept auf Bundesebene sowie die Umsetzung der Betriebsbeschränkungsrichtlinie stehen.

Als wichtigste Ergebnisse der Delegation haben die Teilnehmer folgende Punkte festgehalten: Besonders erfreulich ist für die Vertreter des RDF, dass das RDF und das Mediationsverfahren auf breite Unterstützung und Anerkennung bei allen Gesprächspartnern stoßen. Von vielen Seiten wird die Bereitschaft signalisiert, bei Bedarf Belange des RDF auf Bundesebene zu unterstützen. Die Entscheidung der Fraport AG, ein Nachtflugverbot zu beantragen, wird von allen Gesprächspartnern anerkannt. Die Gesprächspartner betonten außerdem, dass eine Entscheidung des HMWVL im Planfeststellungsbeschluss für ein Nachtflugverbot als Entscheidung der obersten Landesbehörde zu respektieren sei. Darüber hinaus besteht Einigkeit darüber, dass eine Novellierung des Fluglärmgesetzes sehr wichtig und ein umfassendes nationales Luftverkehrskonzept erforderlich ist. Die Meinungen über die Ausgestaltung der Regelungen liegen jedoch teilweise weit auseinander und weichen in Teilen auch von den Empfehlungen der Mediation ab.

Professor Wörner und die Parlamentarische Staatssekretärin Wolf im Gespräch

Gespräch der RDF-Delegation mit dem BMVBW und des Vorsitzenden des RDF mit Bundesverkehrsminister Stolpe

Die Mitglieder der Berlin-Delegation trafen sich mit Herrn Thilo Schmidt, Unterabteilungsleiter des BMVBW, Anfang Januar 2005. Aus terminlichen Gründen war ein Gespräch in Berlin nicht zustande gekommen und wurde daher nachgeholt. Herr Schmidt schloss sich - in Kenntnis der Dokumentation der Berlin-Delegation - den unterstützenden und ermutigenden Aussagen bezüglich des RDF und der Mediation als Begleitprozesse für den Flughafen Frankfurt an. Das BMVBW unterstütze das Mediationspaket in seiner Gesamtheit und habe kein Interesse daran, dieses aufzuschnüren.

Herr Schmidt betonte, dass nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Frankfurter Flughafens seine Behörde nach LuftVG § 31, (2), 4. Satz prüfen könne, ob das öffentliche Interesse durch den Planfeststellungsbeschluss berührt sei. Seiner Ansicht nach ist eine solche Prüfung wahrscheinlich, da in der Tat zu untersuchen sei, inwieweit öffentliche Interessen in Bezug auf den Luftverkehrsstandort Deutschland beeinträchtigt würden. Im Fokus werde dann die konkrete Ausgestaltung des Nachtflugverbots stehen, beispielweise: Welche Ausnahmen gäbe es? Ist ein Flughafensystem vorhanden? Welche Alternativ-/ Ausweichmöglichkeiten hätten Carrier?

Hier sei genau zu prüfen, ob und wenn ja welche Auswirkungen die Umsetzung des Mediationspakets auf den Luftverkehrsstandort Deutschland haben. Herr Schmidt wies darauf hin, dass er heute das Ergebnis nicht vorhersagen könne. Es sei jedoch nicht auszuschließen, dass das Mediationsnachtflugverbot in absoluter Form aus Sicht des BMVBW nicht in Übereinstimmung zu bringen ist mit den Interessen des Luftverkehrstandorts Deutschland. In jedem Fall würde jedoch nach heutiger Einschätzung das Nachtflugverbot nicht grundsätzlich verworfen werden.

Mitte Mai 2005 traf der Vorsitzende des RDF Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe. Auch er äußerte seine Anerkennung für das Projekt RDF. In Anbetracht der konfliktreichen Ausbaudiskussion sei es besonders beachtenswert, dass nach wie vor ein Großteil der Streitparteien am runden Tisch säßen und das gemeinsame Gespräch suchten. Minister Stolpe äußerte ebenfalls die Bereitschaft, sich bei Bedarf auf Bundesebene für Belange des RDF einzusetzen.

2.2 Die Projektteams

2.2.1 Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“

Wie bereits im letzten Jahr konzentrierte sich das Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“ auf zwei Schwerpunktthemen: Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes und die Optimierung eines Systems zum Fluglärmmonitoring. Zudem wurden die Herangehensweise zum Gutachten Regionalen Lärmminderungsplanung diskutiert.

Zu den Schwerpunktthemen setzten die Kleingruppen „Aktiver Schallschutz“ und die „Task-Force Fluglärmmonitoring“ ihre Arbeit fort. In diesen Gruppen können spezifische Fragestellungen zügig bearbeitet werden.

Aktiver Schallschutz (L 2.2)

Ziel des Projektteams „Anti-Lärm-Pakt“ ist es, Fluglärm an seiner Quelle zu reduzieren. Hierzu werden im Projektteam und in der Kleingruppe „Aktiver Schallschutz“ flugbetriebliche und flugsicherungstechnische Maßnahmen diskutiert und analysiert. Identifiziert die Gruppe dabei ein Lärmminderungspotenzial, empfiehlt sie die Maßnahmen den betroffenen Akteuren.

Im Rahmen einer Sondersitzung im Oktober 2004 diskutierte das Projektteam mit eingeladenen Experten, von welchen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes der größte Lärmminderungseffekt zu erwarten ist. Zudem wurden Erfahrungen aus London Heathrow präsentiert. Die Ergebnisse der Veranstaltung flossen in die weitere Arbeit des Projektteams ein.

Eine wichtige Forderung des RDF, die Einführung des lärmreduzierenden Kontinuierlichen Sinkfluges (CDA) im Probetrieb, wurde umgesetzt. Seit April 2005 fliegen Flugzeuge nachts den Flughafen Frankfurt im CDA-Verfahren an. Das Projektteam wertet die Erfahrungen des Probebetriebes derzeit aus und diskutiert Verbesserungsmöglichkeiten.

Das Steilstartverfahren (ICAO-A-Verfahren) wird derzeit kontrovers diskutiert. Im Mittelpunkt steht die Frage, ob das Verfahren eine Lärmminderung in Frankfurt bewirken kann. Das Projektteam griff diese Diskussion auf und führt sie gemeinsam mit der Fluglärmkommission fort. Nach der Veröffentlichung eines durch die Deutsche Lufthansa beauftragten Gutachtens wollen sich die Mitglieder weiter mit der Einführung des ICAO-A-Verfahrens im Probebetrieb beschäftigen. Dabei ist weiterhin eine enge Zusammenarbeit mit der Fluglärmkommission vorgesehen.

Als Erfolg konnte das Projektteam in der Berichtsperiode 2003/2004 verzeichnen, dass eine lärmreduzierende Stellung der Landeklappen für bestimmten Flugzeugtypen im Trainingshandbuch der Lufthansa festgeschrieben wurde um zum weltweiten Einsatz empfohlen wird. Diese Maßnahme wurde mittlerweile über das Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) auch anderen Airlines zur Umsetzung vorgeschlagen. Mit Blick auf die Fluglärmsituation in Frankfurt gab das Projektteam eine weitere Berechnung in Auftrag. Sie soll zeigen, welche Auswirkungen ein Versetzen der Landeschwelle hätte. Durch das Versetzen der Landeschwelle soll das Aufsetzen von Flugzeugen auf der Landebahn nach hinten verschoben werden. Die Geschäftsstelle prüft derzeit die Genehmigungsfähigkeit dieser Maßnahme.

Fluglärmmonitoring (Arbeitspaket L 1.4)

Die Task-Force Fluglärmmonitoring beschäftigte sich hauptsächlich mit der Kon-

zeption und Umsetzung der Internetseite www.fluglaerm-frankfurt.de. Im April 2005 wurde die Seite freigeschaltet – ein wichtiger Erfolg des RDF. Besucher finden auf der Internetseite Hintergrundinformationen zur Messung und Berechnung von Fluglärm, zu Flugspuren und Flugrouten. Häufig gestellte Fragen werden allgemeinverständlich beantwortet. Die Internetangebote der wichtigsten Institutionen zum Thema „Fluglärmmonitoring“ werden beschrieben. Damit wurde erstmalig eine Internetseite erstellt, die den schnellen Zugriff auf die Seiten der relevanten Akteure zum Fluglärm ermöglicht

Die Task-Force wird sich weiterhin mit der Umsetzung bereits identifizierter wichtiger Meilensteine für ein umfassendes Fluglärmmonitoring befassen. Die neue Internetseite soll laufend aktualisiert und ausgebaut werden. Dazu stehen weitere Schritte zur Verbesserung des Informationsangebotes an, beispielsweise ein Umwelthaus, die Optimierung bestehender Mess- und Berechnungssysteme sowie die Qualitätssicherung der heutigen Angebote.

Regionale Lärmminderungsplanung (Arbeitspaket L 5)

Bereits im Mediationsverfahren erkannten die Vertreter aus den Kommunen, dass eine regional koordinierte Lärmminderungsplanung erforderlich ist. Hierzu gibt es bisher bundesweit noch keine Praxiserfahrungen. Das Gutachten „Regionale Lärmminderungsplanung Rhein-Main-Region“ soll Schallimmissions- und Konfliktpläne erstellen. Auf dieser Basis können in einem nächsten Schritt Maßnahmen zur Lärmreduktion geplant werden. Als Gutachter wählte das RDF das Anbieterkonsortium Lärmkontor GmbH und Wölfel Meßsysteme Software GmbH aus. Die Endversion des Gutachtens soll im Herbst 2005 vorliegen (s. auch Kapitel 2.4.2).

Arbeitsprogramm (Stand: 23.3.2005)

AP	Titel	Stand	Herkunft
L 1	**Ausbau und Optimierung des Lärmmonitoringssystems**		
L 1.1	Erhebung zu Messstellen und Messverfahren zur Optimierung der Lärmmessungen	Ende	RDF
L 1.2	Hearing – Fluglärmmonitoring (im internationalen Vergleich)	Ende	RDF
L 1.3	Gutachten "Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt Main"	Ende	RDF
L 1.4	Umsetzung Ergebnisse Gutachten AP L 1.3 „Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt/M.“	i.B.	RDF
L 2	**Maßnahmen zum Lärmschutz**		
L 2.1	Stellungnahme des RDF zum Lärmphysikalischen Gutachtens	Ende	RDF
L 2.2	Kleingruppe „Aktiver Schallschutz“	i.B.	RDF
L 2.3	Untersuchungen zur Kontingentierung von Fluglärm und –bewegungen	Ende	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/M.	offen	Rest
L 5	**Regionale Lärmminderungsplanung**		
L 5.1	Erarbeitung einer Regionalen Lärmminderungsplanung	i.B.	Rest
L 5.2	Umsetzung der Regionalen Lärmminderungsplanung (Maßnahmen)	offen	Rest

2.2.2 Projektteam „Ökologie und Gesundheit“

Erfassung und Monitoring zur Lebensqualität und Gesundheit (Arbeitspaket ÖG 1)

Die Belästigungswirkung von Fluglärm beschäftigt das Projektteam seit es im November 2000 seine Arbeit aufgenommen hat: Welche Auswirkungen hat der Fluglärm auf die soziale Interaktion und Kommunikation sowie auf die psychische und physische Gesundheit? Inwiefern hat dies Auswirkungen auf die Lebensqualität?

Nach den umfangreichen Vorarbeiten, insbesondere der so genannten Machbarkeitsstudie und dem Studiendesign hatte das RDF im Juli 2004 eine „Studie zur Erfassung der Belästigung im Umfeld des Frankfurter Flughafens“ in Auftrag gegeben. Diese umfangreiche Feldstudie soll zum einen die Belästigung der Bewohner verschiedener lärmbelasteter Gebiete der Rhein-Main-Region durch Fluglärm untersuchen. In einem zweiten Schritt soll, ergänzend dazu bei einem Teil der Befragten ein tageszeitlich differenziertes Belästigungsprofil (Empfindlichkeit) erstellt werden. Dabei soll das Ausmaß der Belästigung von Fluglärm zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten in Abhängigkeit von Dauerschallpegeln und Anzahl sowie Pegelhöhen der realen Überflugereignisse herausgearbeitet werden.

Die Arbeiten an dem Gutachten haben im Oktober 2004 begonnen. Ein Begleitkreis sowie eine Reihe von Qualitätssicherern aus verschiedenen Kompetenzbereichen sind eng in die Gutachtenerstellung eingebunden.

Das Projektteam hat sich weiterhin intensiv mit der gesundheitlichen Erfassung von fluglärmbedingten Herz-Kreislauferkrankungen befasst. In dem Zusammenhang wird diskutiert, ein Praxisnetzwerk einzurichten und eine Längsschnitt-Gesundheitsuntersuchung durchzuführen. Hierzu stellte die Wissenschaftliche Begleitung ihre Rechercheergebnisse vor. Ziel eines solchen Praxisnetzwerkes soll sein, fluglärmbedingte Herz-Kreislauferkrank-ungen mit Hilfe von Beobachtungspraxen in der Rhein-Main-Region zu erfassen. Im Rahmen eines Expertengesprächs Anfang Juli hat das Projektteam mit Fachleuten erörtert, inwieweit diese methodische Herangehensweise auf die konkreten Untersuchungsfragen des RDF anwendbar ist.

Regionale Belastungsgrenzen und Umweltqualitätsziele für ein Umweltmonitoring (Arbeitspaket ÖG 2)

Das Ziel aller gesellschaftlichen Gruppen, die nach dem erfolgreichem Mediationsverfahren im Regionalen Dialogforum zusammenarbeiten, ist es, die Umweltbelastungen durch den Flughafenausbau so gering wie möglich zu halten. Deshalb hat das Projektteam „Ökologie und Gesundheit“ des RDF angeregt, ein Konzept für die Beobachtung der Umweltsituation zu entwickeln. Ein solches „Umweltmonitoring“ ist die kontinuierliche Beobachtung von biotischen und abiotischen Komponenten der natürlichen Umwelt, um Veränderungen möglichst frühzeitig erkennen und bewerten zu können. Das Monitoring-Konzept wurde dem Projektteam und dem RDF im Jahr 2004 vorgestellt. Dabei hat das RDF empfohlen, die im Konzept gemachten Vorschläge zu prüfen, gegebenenfalls zu modifizieren und in einem Papier (Policy-Papier) zusammenzustellen, da mit der geplanten Umsetzung des vorliegenden Konzeptes Neuland betreten werde soll. Sowohl aus wissenschaftlicher inhaltlicher Sicht, als auch aus struktureller verwaltungstechnischer Sicht hätte ein solches Umweltmonitoring internationalen Vorbild-

charakter. Als nächste Schritte sind Gespräche mit verschiedenen Akteuren zur Umsetzung und zur Identifizierung von Synergieeffekten geplant.

Das Projektteam hat sich weiterhin mit dem Thema Schadstoffbelastung in der Flughafenregion auseinandergesetzt. Dazu waren Experten vom Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) eingeladen, die ausführlich über die aktuelle Luftqualität in Hessen und in der Rhein-Main-Region berichteten. Dabei wurden insbesondere die Themen Messwerte und Grenzwerte erörtert. Nach Angaben des HLUG ist von Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffdioxid (NO2) und Feinstäuben (PM10) auszugehen (besonders seit Inkrafttreten einer neuen EU-Verordnung Anfang 2005). Allerdings werden nur sieben Prozent dieser sensiblen Schadstoffe durch den Flugverkehr verursacht. Anfang Juli diskutierte das Projektteam eine von der Wissenschaftlichen Begleitung erstellte Statuspräsentation zum Thema Luftschadstoffe. Zudem regt das Projektteam an, die Thematik des Beobachtens und Bewertens von Luftschadstoffen im Rahmen des Umweltmonitorings weiter zu bearbeiten.

Arbeitsprogramm (Stand: 23.3.2005)

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	Durchführung einer 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 einer gesundheitlichen Längsschnittuntersuchung	Ende.	RDF
ÖG 1.8	Vorbereitung und Durchführung eines Expertengesprächs zur Abklärung eines lokalen Praxisnetzkonzeptes	Ende	RDF
ÖG 1.9	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; Erstellung eines Gutachtens sowie eines Policy Papers	Ende	RDF
ÖG 2.6	Umgang mit dem Thema „Auswirkungen von flugbetriebsinduzierten Beeinträchtigungen der Luftqualität“, Diskussion und Erstellung eines Statuspapiers	Ende	RDF

2.2.3 Projektteam „Optimierung“

Das Projektteam „Optimierung“ stellt sich Fragen zu Kooperationsmöglichkeiten mit anderen Flughäfen und der Bahn sowie zu einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Strukturen des Flughafens und befasst sich mit dem Risikomanagement am Flughafen Frankfurt.

Optimierungsmöglichkeiten am Frankfurter Flughafen (Arbeitspaket O1)

Das Projektteam beschäftigte sich erneut mit dem Thema „kapazitätssteigernde Maßnahmen“, das zuletzt 2001 behandelt worden war. Es geht dabei um die Frage, wie die vorhandene Infrastruktur und die derzeit eingesetzten Verfahren am Flughafen verbessert werden können, so dass mehr Flugbewegungen abgefertigt werden können. Das Projektteam definierte offene Fragen, die im Rahmen der nächsten Sitzungen behandelt werden sollen. Die Mitglieder wollen sich zunächst über den aktuellen Stand der Umsetzung von kapazitätssteigernden Maßnahmen seitens des Flughafenbetreibers sowie der Flugsicherung informieren, bevor sie das weitere Vorgehen festlegen.

Risikomanagement (Arbeitspaket 04)

Nachdem schon im Mediationsverfahren das Thema Risikomanagement als wichtig identifiziert worden war, beschloss das Projektteam im Frühjahr 2003, ein Gutachten auszuschreiben. Das Projektteam begleitete dieses und gab seine Anmerkungen an die Gutachter von Det Norske Veritas weiter. Das Gutachten wurde im März 2005 abgeschlossen. Die Ergebnisse wurden im Projektteam präsentiert und diskutiert (s. auch Kapitel 2.3.2). Das Thema wurde im Rahmen der RDF-Klausursitzung im Mai 2005 weiter diskutiert. Zum weiteren Vorgehen wurde vereinbart, dass sich eine Kleingruppe des RDF unter Leitung des Vorsitzenden mit offen gebliebenen Aspekten sowie der möglichen Institutionalisierung und den Kompetenzen der vorgeschlagenen Steuerungsgruppe beschäftigen wird.

Arbeitsprogramm (Stand: 23.3.2005)

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 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/M.“	Ende	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 Risiko-minimierung (Monitoring) (Bestandteil Gutachten O 4.1)		Rest
O 4.4	Umsetzung Gutachten „Risikomanagement für den Flughafen Frankfurt/M.“	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 bzw. Koordinationseck-wert und Jahresflugbewegungen	Ende	RDF
O 5.3	Zusammenstellung und Beantwortung häufig gestellter Fragen im Zusammenhang mit dem FAA-Gutachten und der Variantendiskussion	Ende	RDF

2.2.4 Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret-Strategie"

Das Projektteam priorisierte im Laufe des Berichtszeitraums die Themen für ihr Arbeitsprogramm 2005. Hoch priorisierte Themen waren und sind: Prämissencontrolling (Arbeitspaket S 1.3), Folgeschritte aus dem Gutachten Externe Kosten (S 3.2 / S 3.4) und Konsequenzen aus der gutachterlichen Stellungnahme zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Flugverkehrs in Frankfurt (S 3.3 / S 3.5). Etwas abgestuft in Bezug auf die Priorität wurden die Themen Immobilienmanagement (Gutachten S 5.2 und 4) und Sozialmonitoring (S 2.7) diskutiert. Die Themen flughafeninduzierter Verkehr (S 2.4) sowie die Imageanalyse (S 2.2) sind ebenso wie die Analyse der Ungleichverteilung von Nutzen und Lasten durch den Flughafen in der Region (S 2.6) und die geplante Task Force zum Kooperativen Management von Gewerbeimmobilien (S 5.3) in dem im Jahresbericht dargestellten Zeitraum nicht ausführlich behandelt worden.

Expertenhearing Prämissencontrolling (Arbeitspaket S 1.3)

Die Diskussion zu Beginn des RDF um die Notwendigkeit „rollierender" Prognosen war der Anlass für die kontinuierlichen Arbeiten des Projektteams zum Prognosemonitoring und dem darauf folgenden Prämissencontrolling. Bezugspunkt für diese Diskussion ist die Prognose Flughafen Frankfurt 2015 der Intraplan Consult GmbH und deren Aktualisierungen. Nachdem das letzte Expertenhearing „Prognosemonitoring 2015+" am 5. September 2001 und damit sechs Tage vor den Anschlägen am 11. September in den USA stattfand, bestand schon länger der Wunsch, die Auswirkungen auch anderer unerwarteter Ereignisse (z.B.: binnenwirtschaftliche Rezession, Irak-Krieg) auf die Gültigkeit der den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen und die Prognosen selbst zu diskutieren. Im Juli 2004 aktualisierte Intraplan zuletzt die Langfristprognose für den Flugverkehr am Flughafen Frankfurt für das Planfeststellungsverfahren, die als Gutachten G8 in die Unterlagen einging.

Darauf aufbauend bereiteten die Mitglieder des Projektteams dazu ein Hearing für Juli 2005 vor. Leitfrage war, ob und wenn ja welche veränderten Prämissen Auswirkungen auf die Luftverkehrsprognosen am Flughafen Frankfurt haben (z.B. stockende weltwirtschaftliche Entwicklung zu Beginn des 21. Jahrhunderts, länger anhaltende wirtschaftliche Wachstumsschwäche in Deutschland, strukturelle Erschütterungen in Folge terroristischer Anschläge). Davon ausgehend stellte sich beim Hearing die Frage, ob eine Planungsanpassung erforderlich sei oder sich neue Handlungsspielräume eröffnen würden.

Folgeschritte zum Gutachten "Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs" (Arbeitspaket S 3.4)

Im Laufe des Jahres 2004 diskutierte das Projektteam den weitergehenden Umgang mit den Empfehlungen des Gutachtens "Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt", insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeiten einer sinnvollen Internalisierung. Im Spätherbst 2004 war das Gutachten auch Thema einer öffentlichen Veranstaltung des RDF, wurde interessiert aufgenommen und kontrovers diskutiert. Auf seiner Dezembersitzung 2004 beschloss das Projektteam, ein Expertengespräch vorzubereiten, welches die Möglichkeiten und Grenzen einer angemessenen Internalisierung externer Kosten des Flugverkehrs analysiert.

Folgeschritte gutachterliche Stellungnahme Volkswirtschaftlicher Nutzen (Arbeitspaket S 3.5)

In der gutachterlichen Stellungnahme Volkswirtschaftlicher Nutzen der Bulwien AG, wurden Empfehlungen gemacht zum Umgang mit bisher nicht weiter analysierten Nutzen, zum Beispiel zur Wertschöpfung in der Bauphase, zur Zeitersparnis für Fluggäste und zum Nutzen des Images der Region durch den Flughafen und dessen Umfeld. Die Stellungnahme ist damit die Grundlage für das RDF über mögliche weitergehende Untersuchungen zu diskutieren. Die Konsequenzen des Gutachtens werden in der zweiten Jahreshälfte 2005 im Projektteam diskutiert.

Gutachten: Analyse der Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt/M. (Arbeitspaket S 5.2)

Bereits im Mediationsverfahren zum Flughafen Frankfurt war die Entwicklung der Immobilienwerte im Umfeld des Flughafens als wichtiges Thema erkannt worden. In ihrem Endbericht hat die Mediationsgruppe zum Beispiel ein Immobilienmanagement empfohlen, das besonders betroffenen Bürgern Hilfestellung gibt. Auch das Regionale Dialogforum Flughafen Frankfurt hatte dieser Thematik von Beginn an eine hohe Bedeutung beigemessen. Im Anschluss an die Klausursitzung des RDF am 21./22. Juni 2002 wurden konkretisierende Arbeiten zum Immobilienmanagement in das Projektteam Langfristperspektiven/No-Regret delegiert. Basierend auf den Empfehlungen des Projektteams und gestützt durch die Empfehlungen des Gutachtens des RDF zu den Externen Kosten und der Synopse zu den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt wurden in einem Expertenhearing im Juli 2004 die Möglichkeiten und Grenzen empirischer Arbeiten zu dieser Fragestellung erörtert. Ausgehend von den Ergebnissen des Hearings entschied das Projektteam, die Ausschreibung eines Gutachtens vorzubereiten. Im Dezember 2004 wurde eine Leistungsbeschreibung für das Gutachten verabschiedet. Das Ziel eines "Gutachtens zur Analyse von Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt/M." soll sein, die Einflüsse des Flughafens und dessen zukünftiger Entwicklung auf die Immobilienpreise im Umfeld zu identifizieren und zu analysieren. Das Gutachten wurde am 17. Juni 2005 in Auftrag gegeben (s. auch Kapitel 2.4.3).

Einfluss des Flughafens auf die Sozial- und Wirtschaftsstruktur der umliegenden Gemeinden (Arbeitspaket S 2.7)

Im Juli 2004 veranstaltete das Projektteam ein Expertenhearing zu den Zusammenhängen der Flughafenentwicklung und den Entwicklungen der Wirtschafts- und Sozialstruktur in den umliegenden Gemeinden. Teilnehmende Experten waren Professor Dr. Bodo Freund, Geographisches Institut der Humboldt Universität Berlin, Professor Dr. Hartmut Häußermann, Institut für Stadt-/Regionalsoziologie der Humboldt Universität Berlin, Dr. Christian Langhagen-Rohrbach, Institut für Kulturgeographie, Stadt- und Regionalforschung (KSR) an der Universität Frankfurt und Margarete Meyer, Büro für Stadtentwicklung der Stadt Essen. Eingangs diskutierten die Teilnehmenden mit den Experten aus der Wissenschaft über sinnvolle Indikatoren des Monitorings der Entwicklung der Sozial- und Wirtschaftsstruktur auch auf kleinsträumlicher Ebene im Hinblick auf einen möglichen Einfluss der Flughafenentwicklung. Im weiteren Verlauf des Hearings ging es mit den Experten aus der Praxis um Erfahrungen bei der Erstel-

lung von Sozialatlanten bzw. von Berichten zur Entwicklung einzelner Aspekte der Wirtschafts- und Sozialstruktur in Gemeinden oder Gemeindeteilen.

Dabei wurden die Potenziale empirischer Analysen diskutiert und eine konkretisierende Zielversicherung im Projektteam in Abstimmung mit dem RDF vereinbart. Die Zielversicherung wurde im Projektteam erarbeitet. Ziel einer Analyse der Veränderungen der Sozial- und Wirtschaftsstruktur im Umfeld des Flughafens Frankfurt sollte es sein, möglichst frühzeitig Veränderungen zu erkennen, die mit der Entwicklung des Flughafens Frankfurt zusammenhängen. Negative Veränderungen sollen so minimiert bzw. durch entsprechende Maßnahmen abgewendet werden. Positive Veränderungen (auch aufgrund von Maßnahmen) gilt es zu fördern und für die Kommunikation (Standortmarketing) zu nutzen und auf Übertragbarkeit zu prüfen. Bereits im Rahmen des Hearings wurde ein Vorschlag erarbeitet, eine interkommunale Arbeitsgruppe einzusetzen, die die Machbarkeit und Sinnhaftigkeit eines Sozialmonitorings überprüfen soll. Auf der Sitzung am 24. Mai 2005 beschloss das Projektteam, diese Kleingruppe einzusetzen.

Arbeitsprogramm (Stand: 23.3.2005)

AP	Titel	Stand	Herkunft
S 1	**Langfristige Entwicklungen im internationalen Luftverkehr**		
S 1.1	Expertenhearing: Umgang mit der langfristigen Entwicklung des Luftverkehrs in den Planungen von europäischen Hubs	Ende	RDF
S 1.2	Expertenhearing: Aufbau eines Prognose-Monitorings des internationalen Luftverkehrs	Ende	RDF
S 1.3	Expertenhearing Prämissencontrolling	i.B.	RDF
S 1.4	Szenarioprozess 2015+	i.B.	RDF
S 2	**Langfristentwicklung der Region und des Flughafens**		
S 2.1	Evaluation der Ausgangsbasis, Bestimmung der zu untersuchenden Einzelaspekte	Ende	RDF
S 2.2	Die Bedeutung des Flughafens für die Region in Imageanalysen	i.B.	RDF
S 2.3	Recherche: Akteure der Regional- und Landesplanung und deren Kompetenzen	Ende	RDF
S 2.4	Expertengespräch: Verkehrsplanerische Anforderungen an den Ausbau des Flughafens Frankfurt/M.	i.B.	RDF
S 2.5	Good-Practice-Analyse: Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen	Ende	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/M.	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 3.4	Folgeschritte aus dem Gutachten Externe Kosten	i.B.	Rest
S 3.5	Folgeschritte aus der Stellungnahme Volkswirtschaftlicher Nutzen	i.B.	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/M.	i.B.	RDF
S 5.3	Task Force: Kooperatives Management von Gewerbeimmobilien im Umfeld des Flughafens Frankfurt/M.	i.B.	RDF
S 5.4	Immobilienmanagement lärmsensibler Einrichtungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt/M.	i.B.	RDF

2.2.5 Projektteam „Nachtflugverbot“

Konkretisierung der Ausgestaltung eines Nachtflugverbots (Arbeitspaket N 2)

Einen wichtigen Baustein für die Arbeit des Projektteams Nachtflugverbot und des RDF insgesamt stellt das im Juli 2004 abgeschlossene Gutachten der AirLog GmbH „Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung von Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt“ dar. Das Projektteam hat im Berichtszeitraum über mehrere Sitzungen hinweg die Ergebnisse des Gutachtens und des im Juni 2004 durchgeführten „Hearings der Nachtflieger“ ausführlich diskutiert und in einem RDF-Papier zusammengefasst. Nun stehen Gespräche mit betroffenen Luftverkehrsunternehmen an, um mit ihnen Kompensationsmaßnahmen zu diskutieren. Diese Maßnahmen sind im Wesentlichen Vorschläge des Gutachters, um die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen des Nachtflugverbots zu mindern (s. auch Kapitel 2.3.3).

Die aktuelle Situation der Nachtflüge am Flughafen Frankfurt

Auch die aktuelle Situation der Nachtflüge am Flughafen beschäftigte die Mitglieder des Projektteams. Dabei rückte immer wieder das Problem der Flüge in den Vordergrund, die nicht für den Zeitraum von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr geplant sind, die aber aufgrund von Verspätungen oder Verfrühungen in diesem Zeitraum landen. Das Projektteam diskutierte intensiv die Frage, ob dem Problem der Verspätungen bzw. Verfrühungen mit der bereits bestehenden Regelung des Lärmpunktekontos oder auf anderen Wegen begegnet werden kann. Auf Wunsch des Forums wurde eine Kleingruppe eingerichtet, die diese Fragen vertiefen soll.

Die Kleingruppe Lärmpunktekonto nahm im Berichtszeitraum ihre Arbeit auf. Dabei konzentrierte sie sich zunächst auf eine Stellungnahme zur geplanten Überarbeitung des Lärmpunktekontos. Diese wurde am 8. Juli 2005 dem HMWVL übergeben. Der Erlass einer Folgeregelung wurde jedoch nicht wie zunächst geplant für den Winterfahrplan 2005/2006 umgesetzt. Für den nunmehr geplanten neuen Bescheid zum Lärmpunktekonto für den Winterfahrplan 2006/2007 wird die abgegeben Stellungnahme des RDF berücksichtigt. Das RDF wird hier gegebenenfalls erneut Stellung nehmen.

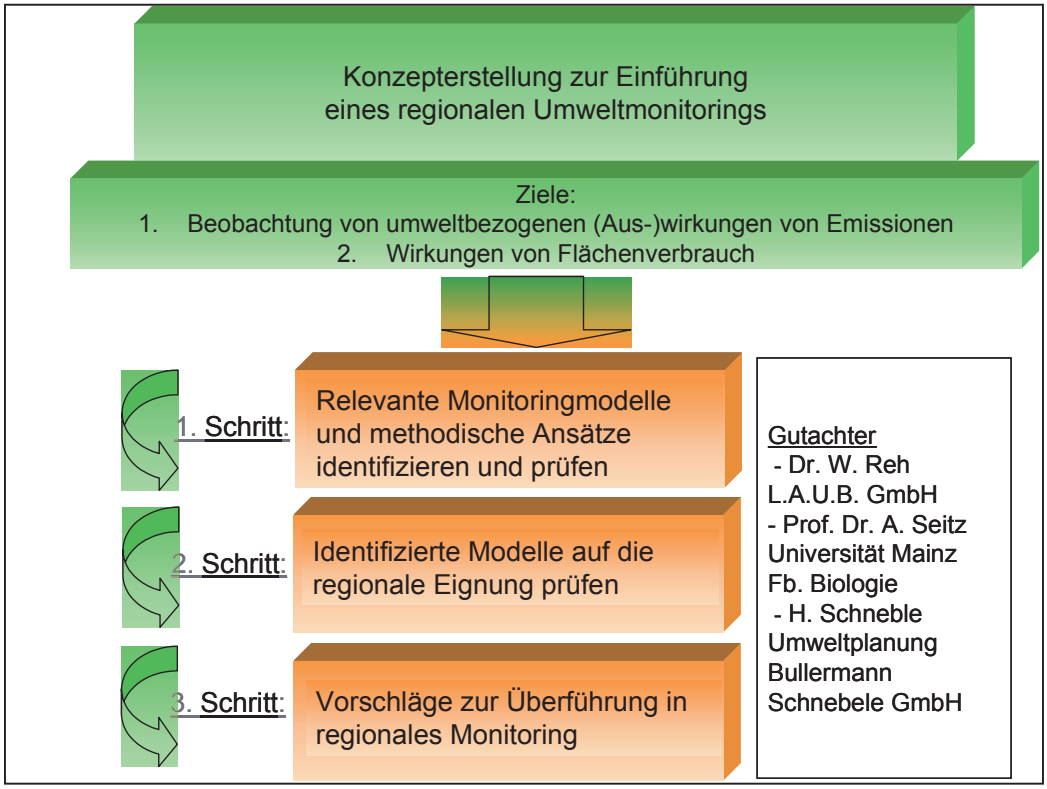
Um ein besseres Verständnis zur Vorgehensweise bei der Slotvergabe und nähere Informationen zur aktuellen Auslastung am Flughafen Frankfurt zu erhalten, lud das Projektteam in einer Sitzung den Flughafenkoordinator der Bundesrepublik, Claus Ulrich, ein. In dem Gespräch wurde auch die Paris-Regelung angesprochen, eine am Flughafen Paris Charles-de-Gaulle praktizierte Regelung, nach der nicht genutzte Slots zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr in der folgenden Flugplanperiode nicht mehr zur Verfügung stehen, sondern verfallen. Damit könnte eine schrittweise Verringerung der Nachtflüge bereits zum heutigen Zeitpunkt erreicht werden. Wie auch in anderen Gesprächen wurde deutlich, dass die Einführung einer Paris-Regelung praktisch möglich sei, sie im Wesentlichen eine politische Entscheidung darstelle. Aus Sicht des Projektteams ist die Wirkung der Regelung in Paris über einen längeren Zeitraum hinweg zu prüfen, bevor weitere Schritte bezüglich einer Übertragung auf den Flughafen Frankfurt diskutiert werden.

Arbeitsprogramm (Stand: 23.3.2005)

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 (Auswirkungen auf die Airlines)	Ende	RDF
N 2.3	Verlagerung von Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots und Abschätzung der Folgen	Ende	RDF
N 2.4	Bewertung der Ergebnisse des Gutachtens Verlagerung von Flugbewegungen und Prüfung möglicher Kompensationsmaßnahmen	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 (weitere Bearbeitung im PT ALP, AP L 4.3)		Rest
N 3.2	Bestimmung der ökonomischen Auswirkungen eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt (Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt)	Ende	Rest
N 4	**Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten der Umsetzung des Nachtflugverbots**		
N 4.1	Recherche: Zusammenstellung der rechtlichen Bestimmungen zu Nachtflugbeschränkungen an Verkehrsflughäfen	Ende	RDF
N 4.2	Gutachten zur rechtlichen Realisierbarkeit eines Nachtflugverbots	Ende	RDF
N 4.3	Folgeschritte nach dem Gutachten (N 4.2) zur Umsetzung des Nachtflugverbots	i.B.	RDF
N 5	**Prüfung der Möglichkeiten der Verlagerung von Nachtflügen nach Hahn**		
	Weitere Bearbeitung PT OPT, AP O 2.1		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
N 7	**Prüfung von Maßnahmen der Vermeidung von Fluglärm in der Mediationsnacht im Bestand**		
N 7.1	Bewertung der bestehenden Regelung Lärmpunktekonto / Erarbeitung von Empfehlungen	Ende	RDF

2.3 Abgeschlossene Gutachten des RDF

2.3.1 Konzept für ein regionales Umweltmonitoring



Im Projektteam „Ökologie und Gesundheit“ des Regionalen Dialogforums besteht der Wunsch, ein Konzept für die Beobachtung und Überwachung der Umweltsituation bzw. der umweltbezogenen Wirkungen des Flughafens Frankfurt zu entwickeln. Dabei soll besonders der geplante Ausbau der Landebahn berücksichtigt werden. Umweltmonitoring ist die kontinuierliche und regelmäßige Beobachtung von biotischen und abiotischen Komponenten der ökologischen Umwelt. Ziel ist es, Veränderungen möglichst frühzeitig erkennen und bewerten zu können. Die wichtigsten Charakteristika des Konzeptes sind:

- Fundierte wissenschaftliche Grundlage: Die gleichzeitige Messung von biotischen und abiotischen Parametern und deren inhaltliche Verknüpfung mit Ursache-Wirkungs-Hypothesen stellt eine fundierte wissenschaftliche Grundlage dar. Auch die Verknüpfung der anlagenbezogenen mit der regionalen Bezugsebene ist ein moderner und innovativer Ansatz. Eine kontinuierliche wissenschaftliche Begleitung garantiert die Weiterentwicklung des Konzeptes nach modernen wissenschaftlichen Maßstäben.
- Klare Auswertungsstrategie: Die Monitoringdaten werden im Sinne eines Frühwarnsystems ausgewertet. Negative Umweltveränderungen werden in einem so frühen Stadium aufzeigt, dass rechtzeitig Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können.
- Synergien mit bestehenden Beobachtungsprogrammen: Durch Rückgriffe auf bereits bestehende Messnetze und die

Kooperation mit weiteren derzeit entstehenden Monitoringprojekten in der Rhein-Main-Region sind hohe Synergieeffekte zu erwarten.

- Öffentlichkeit und Kommunikation: Durch zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit und eine offene Datenbank ist höchstmögliche Transparenz garantiert. Darüber hinaus sollen mit Diskussionsveranstaltungen und internetbasierten Diskussionsforen Angebote für eine breite Partizipation der betroffenen oder interessierten Bürgerinnen und Bürger bereit gestellt werden.

Im Ergebnis soll das Umweltmonitoring einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Umgebung des Flughafens Frankfurt in einem Ursache-Wirkungs-Zusammenhang zu betrachten. Das Monitoring soll ein konsistentes Bild der Umweltsituation liefern und offensichtliche aber auch mögliche zukünftige Veränderungen aufzeigen. Die systematische Auswertung und Bewertung der Daten und Beobachtungsbefunde ermöglicht es, diese mit den Leitbildern und Umweltqualitätszielen der Region in Beziehung zu setzen. Bei negativen Veränderungen und Entwicklungen können so entsprechende Abhilfemaßnahmen eingeleitet werden. Dies gilt auch im Hinblick auf die zukünftigen Entwicklungsziele des Rhein-Main-Gebietes.

Beteiligte Gutachter	**Qualitätssicherer**	**Laufzeit des Gutachtens**
L.A.U.B Mainz, Gesellschaft für Landschaftsanalyse und Umweltbewertung m.b.H, Dr. Wolfgang Reh Johannes Gutenberg-Universität Mainz, Abteilung Ökologie, Institut für Zoologie, Professor Alfred Seitz Umweltplanung Bullermann & Schneble, Darmstadt Helmut Schneble	Ökologiezentrum der Christian-Albrechts-Universität Kiel Dr. Werner Kutsch Dr. Felix Müller	Beginn: April 2003 Ende: Oktober 2004

2.3.2 Risikomanagement am Flughafen Frankfurt

Im Rahmen des Gutachtens wurde ein Vorschlag für ein Risikomanagement entwickelt, mit dem Ziel, das externe Risiko von Flugzeugabstürzen in der Umgebung des Flughafens Frankfurt zu reduzieren. Das Gutachten baut auf den Erkenntnissen des vorliegenden Gutachtens zur Risikoanalyse auf. Mit seiner Durchführung war Det Norske Veritas (DNV) beauftragt, die Qualitätssicherung wurde von RAND Europe übernommen. Das Gutachten wurde in vier Arbeitsschritten erstellt, deren Ergebnisse im Folgenden dargestellt werden.

Risikomanagement an anderen (internationalen) Flughäfen

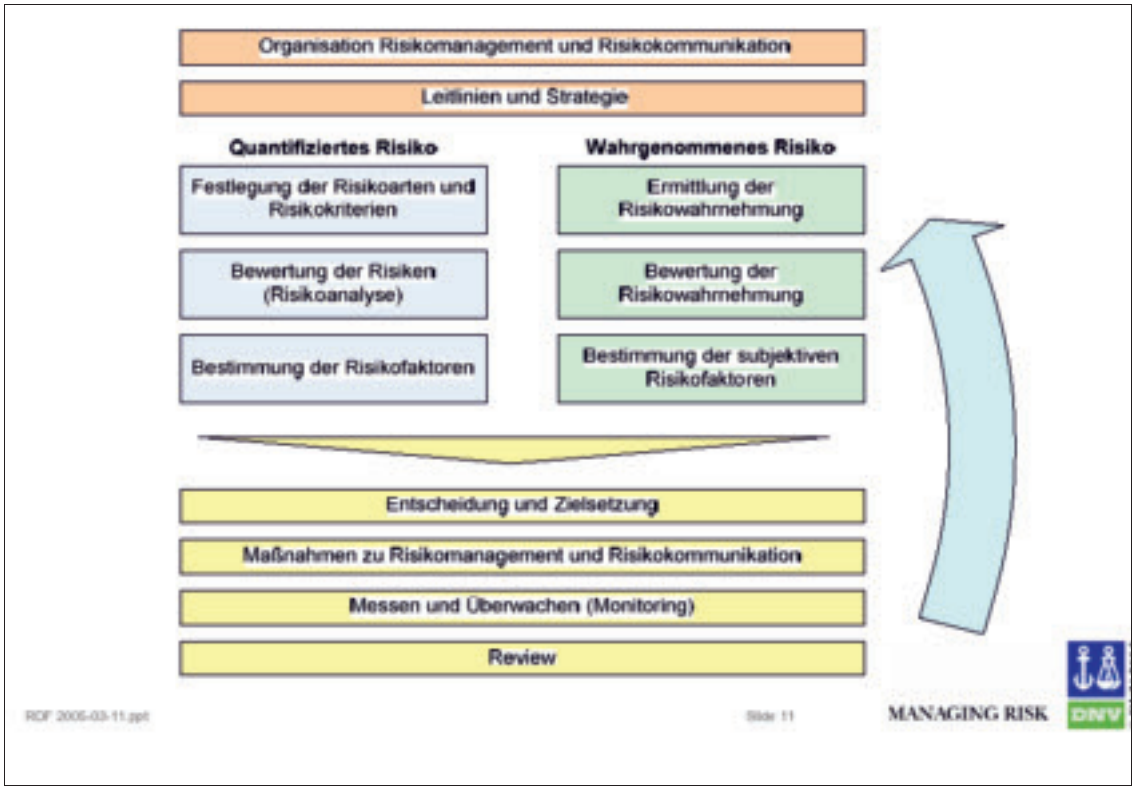
Bei der Status-Quo-Analyse setzten die Gutachter den Schwerpunkt auf Europäische Flughäfen, insbesondere in Großbritannien und den Niederlanden. Derzeit arbeiten mehrere Flughäfen am Aufbau von Sicherheitsmanagementsystemen, die sich auf interne

Risikoanalysen stützen. Ein übergeordnetes, systematisches und institutionalisiertes Risikomanagement im Sinne des RDF existiert derzeit an keinem Flughafen.

Konzept zum Risikomanagement am Flughafen Frankfurt

Das Konzept und die vorgeschlagene Organisationsstruktur sind in den folgenden Grafiken zusammen gefasst.

Maßnahmen übernehmen. Der Gutachter schlägt weiterhin vor, dass die Steuerungsgruppe für Risiko eine ähnliche Rolle einnehmen sollte wie die Fluglärmkommission für Fragen des Fluglärmes und der Luftschadstoffemissionen. In themenbezogenen Arbeitsgruppen (Task-Forces) sollen die Themen für die Steuerungsgruppe vorbereitet werden. Ein Risikobeirat, bestehend aus neutralen, unabhängigen Experten, soll das Risikomanagement überwachen und als

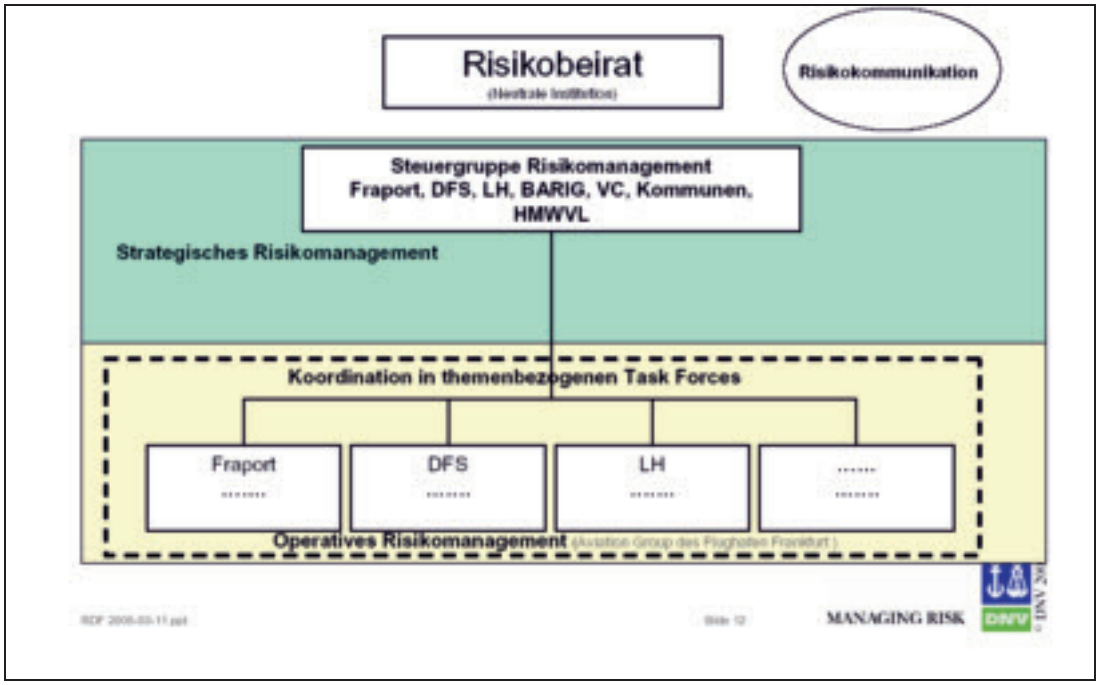


Vorschlag des Gutachters für das Konzept des Risikomanagements am Flughafen Frankfurt

Die Gutachter schlagen die Einrichtung einer Steuerungsgruppe vor. Unter Einhaltung einer paritätischen Besetzung sollen ihr u. a. Vertreter der Fraport AG, der BARIG, der DLH, der Kommunen, des HMWVL und der Vereinigung Cockpit angehören. Die Gruppe soll die Organisation und die Leitlinien des Risikomanagements festlegen, dieses koordinieren, Maßnahmen initiieren sowie das Monitoring entsprechender

neutrale Instanz die Risikokommunikation übernehmen.

Für die Risikokommunikation schlägt das Gutachten eine Reihe von Maßnahmen vor, die für die Information und den Dialog mit allen Betroffenen und Beteiligten sorgen. Die Maßnahmen sollen sich einerseits an den Leitlinien und Strategien des Risikomanagements, andererseits an Umfragen in



Vom Gutachter vorgeschlagene Organisationsstruktur für das Risikomanagement am Flughafen Frankfurt

der Bevölkerung orientieren. Die Gutachter empfehlen, ein permanentes Kommunikationsbüro und mobile Kommunikationszentren einzurichten.

Das Gutachten liefert somit ein umfassendes Konzept für ein zukünftiges Risikomanagement am Flughafen Frankfurt und beschreibt praktische Maßnahmen zu dessen Umsetzung. Ein „Masterplan“ zeigt einen möglichen Zeitverlauf für die Umsetzung auf. Das Gutachten liefert damit die Grundlage zur Etablierung eines international bisher einmaligen Systems zum Risikomanagement. Es ist nun die Aufgabe des RDF, den Vorschlag der Gutachter zu diskutieren, ggf. Empfehlungen zur Modifikation zu erarbeiten und die Umsetzung des Systems voranzubringen.

Beteiligte Gutachter	**Qualitätssicherer**	**Laufzeit des Gutachtens**
Det Norske Veritas GmbH (DNV) Dr. Rainer von Hagen	RAND Europe – Berlin Andreas G. Hotes	Beginn: August 2003 Ende: Februar 2005

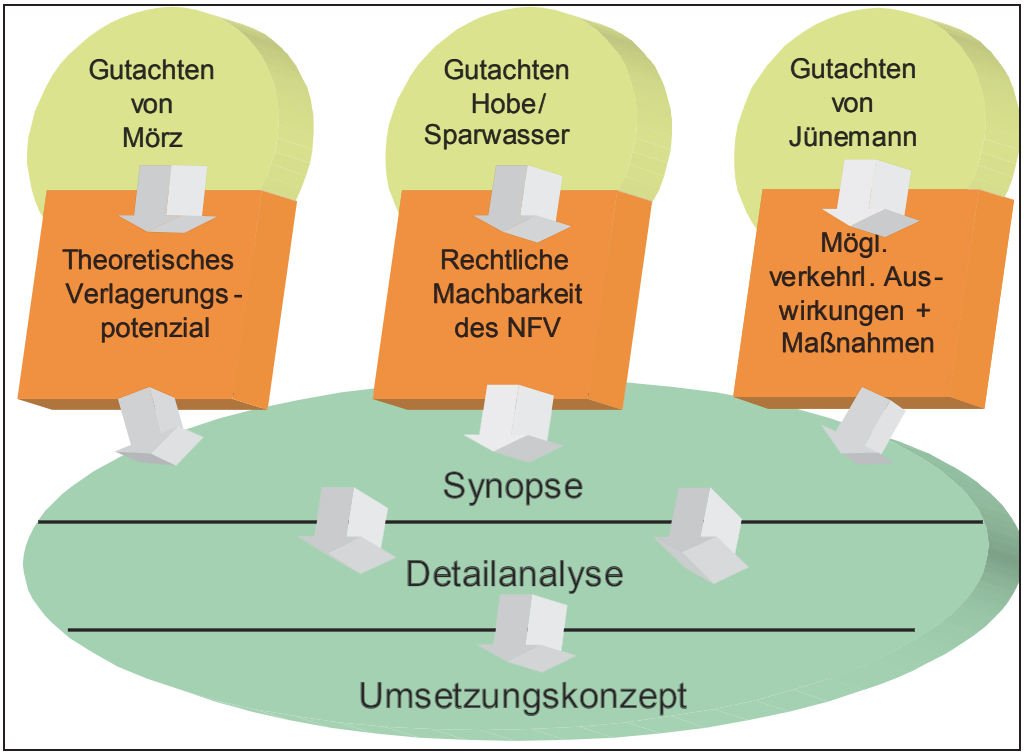
2.3.3 Umsetzungskonzept zur Verlagerung von Flügen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots

Mit dem im Sommer 2004 abgeschlossenen Gutachten der AirLog GmbH hat das RDF weitere wichtige Informationen zur Machbarkeit des Nachtflugverbots und zum Umgang mit den wirtschaftlichen Auswirkungen erhalten.

Das Gutachten zeigt, dass alle Flugbewegungen, die in der ausgewählten Referenzwoche (2002) zwischen 23.00 und 5.00 Uhr stattgefunden haben, nicht nur theoretisch sondern auch praktisch verlagerbar sind. Das hat allerdings wirtschaftliche Konsequenzen für die betroffenen Unternehmen. Insbesondere für die, die ihre „home-base“ am Flughafen Frankfurt haben. Daher ist es wichtig, Maßnahmen zu diskutieren und zu planen, die geeignet sind, negative wirtschaftliche Auswirkungen zu kompensieren. Dafür hat der Gutachter verschiedene Vorschläge gemacht. Die möglichen Maßnahmen lassen sich grundsätzlich in drei Kategorien unterscheiden:

- Push-Maßnahmen (Restriktionen gegen Fortführung der Flugbewegungen in der Mediationsnacht)
- Pull-Maßnahmen (Schaffung von Verlagerungsanreizen) oder
- Ausgleichs-Maßnahmen (Ausgleich der Verlagerungsfolgen) sowie Kombinationsformen aus den obigen drei Kategorien.

Die Maßnahmen werden nun im nächsten Schritt in Gesprächen mit betroffenen Luftverkehrsunternehmen diskutiert und bewertet: Sind die Maßnahmen überhaupt sinnvoll? Helfen sie der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft? Gibt es Hinweise auf juristische Probleme bei der Umsetzung?



Beteiligte Gutachter	Qualitätssicherer	Laufzeit des Gutachtens
Dr. Achim Fränkle und Jens Flunkert AirLog GmbH	Dipl.-Ing. Raimo Jacobson Airport Research Center GmbH Technologiezentrum am Europaplatz	Beginn: Mai 2003 Ende: Juli 2004

2.4 Laufende Gutachten des RDF

2.4.1 Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Flughafens

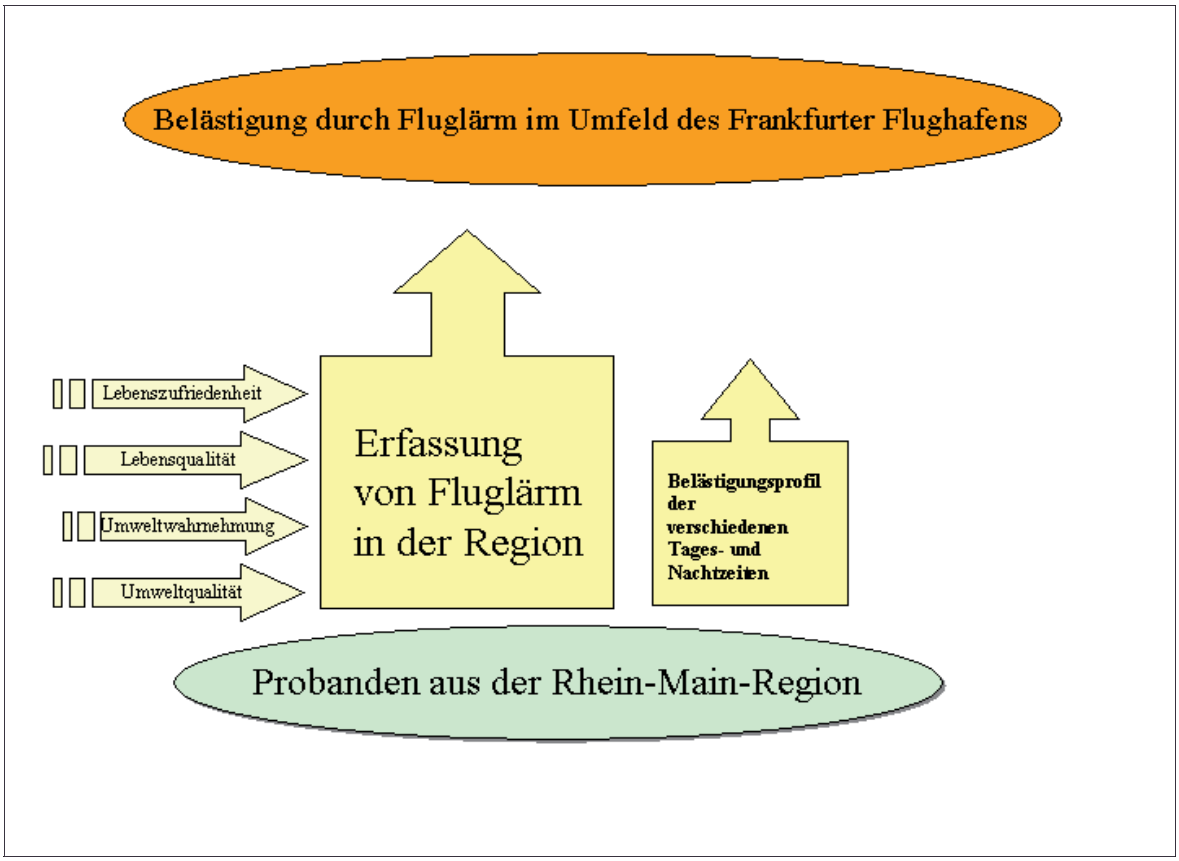
Das RDF hat eine Studie zur Erfassung der Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens vergeben. Ziel der Studie ist es zu klären, in welchen zeitlichen Intervallen und in welcher Ausprägung die Bevölkerung auf verschiedene Fluglärmpegel reagiert und in welchen Pegelstufen eine erhebliche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

1) Breitenerhebung der fluglärmverursachten Belästigung in der Rhein-Main-Region im Hinblick auf Lebenszufriedenheit und gesundheitsbezogene Lebensqualität

2) Herausarbeitung des Ausmaßes der Fluglärmbelästigung zu verschiedenen Tages- und Nachtrandzeiten in Abhängigkeit von Dauerschallpegeln, Anzahl sowie Pegelhöhen der realen Überflugereignisse

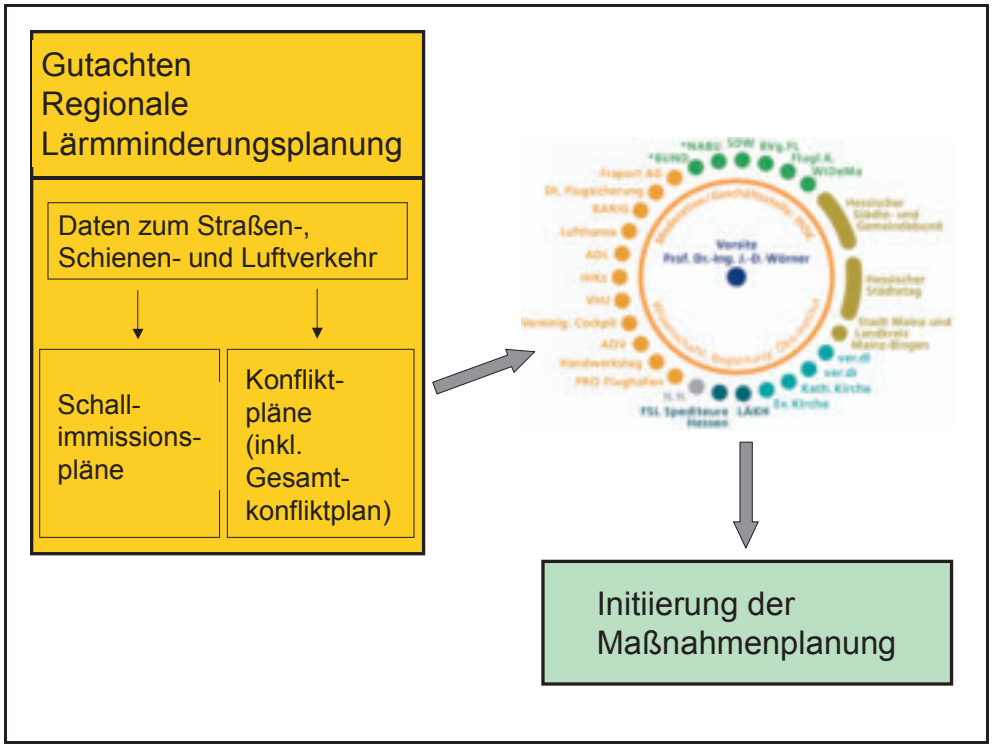
Das Gutachten wurde an eine Bietergemeinschaft Fluglärmwirkungen (ZEUS GmbH, Bochum und Hörzentrum Oldenburg, Oldenburg) vergeben. Die Qualitätssicherung wurde aufgeteilt auf verschiedene Kompetenzbereiche und an die folgenden Personen vergeben:

- Gebietsauswahl und Methodendiskussion: Professor Dr. Dr. H.-Erich Wichmann, Forschungszentrum für Umwelt und Gesundheit GmbH, Neuherberg
- Probandengewinnung und Akustik: Dr. Alexander Samel, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Köln
- Fragebogenentwurf und Instrumente: Prof. M. Bullinger, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf
- Zusammenführung der Ergebnisse und Vorbereitung der Vertiefung: Dr. Martin van den Berg, Ministerium für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, Den Haag, Niederlande; Professor Barbara Griefahn, Universität Dortmund; Professor August Schick, Universität Oldenburg


Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens
Lebenszufriedenheit
Lebensqualität
Umweltwahrnehmung
Umweltqualität
Erfassung von Fluglärm in der Region
Belästigungsprofil der verschiedenen Tages- und Nachtzeiten
Probanden aus der Rhein-Main-Region

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

2.4.2 Regionale Lärmminderungsplanung Rhein-Main-Region



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

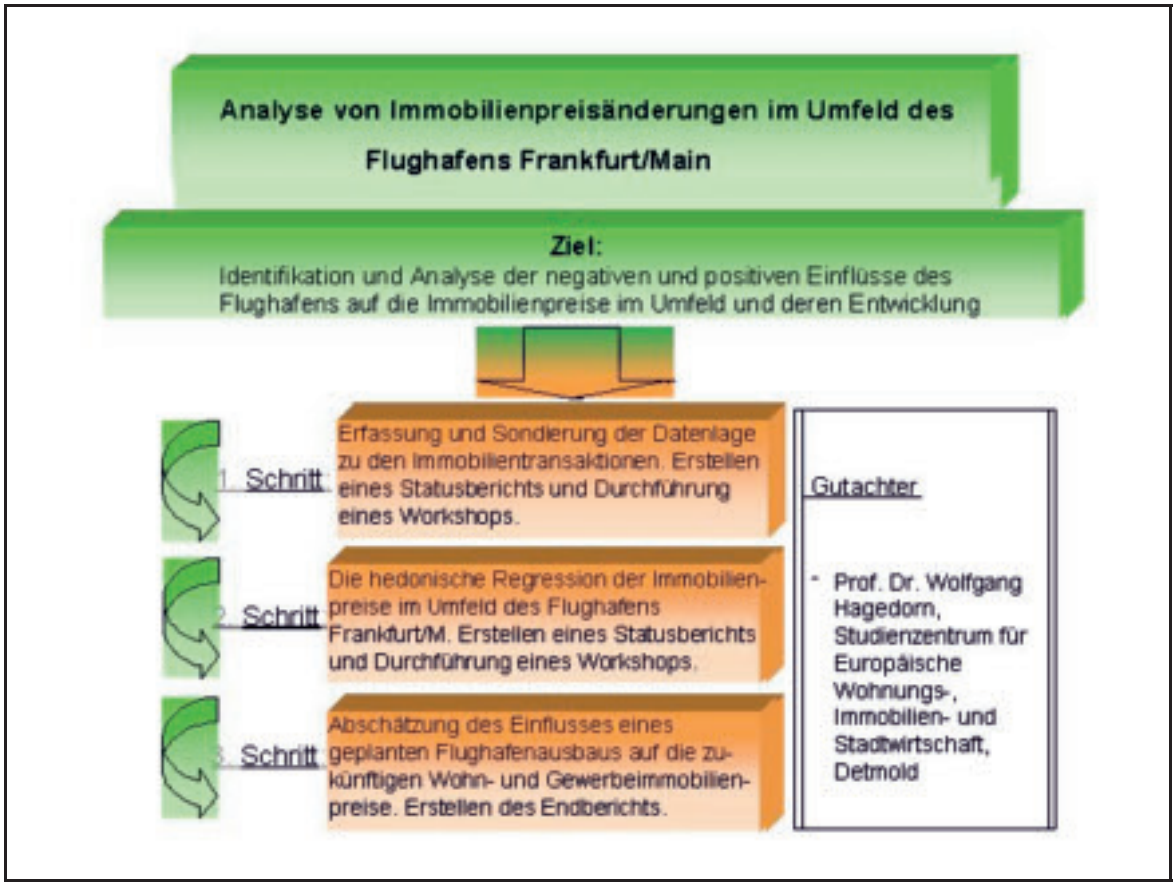
Das Gutachten „Regionale Lärmminderungsplanung Rhein-Main-Region“ stellt den ersten Schritt der Regionalen Lärmminderungsplanung dar. In seinem Rahmen wird für einen gewählten Ausschnitt der Rhein-Main-Region ein Schallimmissions- sowie Konfliktplan erstellt. Der nächste Arbeitsschritt, die Maßnahmenplanung, ist nicht Teil des Gutachtens. Er ist im Rahmen weiterer Arbeiten für beispielhafte Maßnahmen durch das RDF vorgesehen.

Mit der Erstellung des Gutachtens wurde das Konsortium Lärmkontor GmbH und Wölfel Meßsysteme Software GmbH beauftragt, die Qualitätssicherung übernimmt die TÜV Süd Gruppe. Das Gutachten wird durch das Projektteam Anti-Lärm-Pakt begleitet.

Die Beschaffung der nötigen Daten verzögerte sich. Aus diesem Grund wurde der Abgabetermin des Gutachtens verschoben. Die Abgabe des Gutachtens erfolgt nun im Herbst 2005.

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

2.4.3 Analyse von Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Frankfurter Flughafens



Das Projektteam Langfristperspektiven verabschiedete auf seiner Sitzung vom 14. Dezember 2004 eine Leistungsbeschreibung für ein Gutachten zur Analyse von Immobilienpreisänderungen, welches auf Vorarbeiten im RDF und im Projektteam sowie auf ein Expertenhearing am 7. Juli 2004 zurückging (s. auch Kapitel 2.2.4). Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt dabei auf Wohnimmobilien, aber soweit wie möglich sollen auch Gewerbeimmobilien berücksichtigt werden. Im Fokus stehen sowohl potenziell negative Einflüsse auf die Immobilienpreise, beispielsweise bedingt durch die besondere Lärm- und Emissionssituation, als auch mögliche positive Einflüsse, bedingt durch eine gesteigerte Nachfrage aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens für die Region. Bei den möglichen positiven Einflüssen werden insbesondere die sehr gute Verkehrsanbindung von Standorten über den Flughafen und die damit ver-

bundenen Skalenvorteile und höhere Faktorproduktivitäten (Arbeitsproduktivität, Kapitalproduktivität und Flächenproduktivität) berücksichtigt. Das geplante Gutachten wird möglichst beide genannten Effekte getrennt voneinander quantifizieren und im Hinblick auf ihre Bedeutung in Relation zueinander diskutieren.

Auf einer Sondersitzung des Projektteams Langfristperspektiven am 17. Juni 2005 und anschließend auf der Klausursitzung des RDF stellten vier Anbieter ihr Angebot vor. Mit der Gutachtenerstellung wurde Professor Wolfgang Hagedorn aus Detmold betraut. Geplant ist, INFRAS Zürich mit der Qualitätssicherung zu beauftragen. Die notwendigen Abstimmungen zum Vertragsabschluss laufen noch.

Gutachter (vorbehaltlich Vertragsabschluss)	**Qualitätssicherer (vorbehaltlich Vertragsabschluss)**	
Professor Wolfgang Hagedorn	INFRAS, Zürich	
Fachhochschule Lippe & Höxter	Gerechtigkeitsgasse 20	

3. Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des RDF

3.1 Die Pressearbeit

Durch seine kontinuierliche Pressearbeit informiert die RDF-Geschäftsstelle die regionalen und überregionalen Medien über die Arbeit des RDF, die aktuellen Themenschwerpunkte, laufende Gutachten oder Veranstaltungen. Durch Pressemitteilungen und Pressegespräche erfolgt eine aktive Medienarbeit, die auf das Informationsbedürfnis der Medienvertreter aus den Bereichen Print, Hörfunk, TV und Internet zu den Themen des Regionalen Dialogforums ausgerichtet ist.

Schwerpunkt der Pressearbeit im Berichtszeitraum waren die Themen, „Aktiver Schallschutz“, „Volkswirtschaftlicher Nutzen“ und die „Externen Kosten des Flughafens Frankfurt“ sowie Gespräche des RDF mit politischen Entscheidungsträgern auf Bundesebene. Die Pressearbeit des RDF zeigte gerade im zweiten Halbjahr 2004 positive Ergebnisse. Während im Jahr 2003 die Berichterstattung über das RDF zu 44% positiv war, lag der Anteil der positiven Berichte 2004 bei 70%. Dabei wurde insbesondere die Handlungsfähigkeit und die Effektivität des Forums deutlich positiver bewertet als im Vorjahr.

3.2 Das Bürgerbüro

Wie auch in den vergangenen Jahren nahmen viele Bürgerinnen und Bürger das Informationsangebot und den Service des Bürgerbüros in Rüsselsheim wahr. Das Bürgerbüro bietet den Besuchern eine kleine Bibliothek mit schriftlichem Material und Videos zu Themen wie Lärm, Lärmwirkung oder der Geschichte des Flughafenkonfliktes an. Über 600 Interessierte informierten sich im Berichtszeitraum auf diese Weise, stellten ihre Fragen und diskutierten mit dem Team des Bürgerbüros. Gerade nach der Offenlegung der Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren stieg das Informationsbedürfnis der Anwohnerinnen und Anwohner nochmals an.

3.3 Das Bürgernetzwerk

Fast 500 Bürgerinnen, Bürger und Multiplikatoren sind Mitglieder im Bürgernetzwerk und stehen in einem engen Dialog mit dem RDF. Mit ihrem Engagement und ihren Ideen bereichern die Netzwerk-Mitglieder die Arbeit des RDF und geben durch ihre Mitarbeit wichtige Hinweise für die zukünftige Arbeit des Forums. Seit dem Frühjahr 2004 werden die Mitglieder des Netzwerks intensiver in die Veranstaltungen des RDF miteinbezogen: Sie erhalten im Vorfeld der Veranstaltung Unterlagen mit den wichtigsten Informationen zum jeweiligen Thema. Auf diese Weise haben sie die Möglichkeit, sich auf die Veranstaltungen vorzubereiten und sie noch stärker mitzugestalten. Die Versendung der Broschüre „Regionales Dialogforum – für und mit den Menschen unserer Region“ in den Gemeinden um den Flughafen Frankfurt im Jahr 2004 hat den Dialog mit dem Bürger- und Multiplikatorennetzwerk nochmals intensiviert. Außerdem konnte mit der Broschüre das Netzwerk wesentlich erweitert werden. Dies zeigen auch die positiven Besucherzahlen auf den verschiedenen Veranstaltungen des RDF im Berichtszeitraum.

3.4 Der Dialogbrief

Neben dem Internet, den Veranstaltungen und dem mobilen Bürgerbüro hat sich der

Dialogbrief als ein weiteres Instrument der Öffentlichkeitsarbeit des RDF etabliert. Der bürgernahe Informationsservice erscheint in einer Auflage von 4000 Exemplaren in regelmäßigem Abstand. Auch in diesem Berichtszeitraum griff er eine Reihe aktueller und teilweise auch kontroverser Themen auf: Aktuell ging es um die Einbindung der Bürger in das Planfeststellungsverfahren, die neue Internetplattform www.fluglaerm-frankfurt.de, das Mediationspaket, verbunden mit dem Nachtflugverbot und dem Anti-Lärm Pakt sowie die Schulbesuche des RDF im Rahmen von Mediations-Projekten. Auch der Aktive Schallschutz, die Fluglärmdarstellung auf der Messe in Flörsheim, das geplante EU-Projekt „MANIC“ und die RDF-Delegationsreise zum Deutschen Bundestag füllten die Seiten des Dialogbriefs.

3.5 Der Informationsservice www.fluglaerm-frankfurt.de

Wie laut ist es über meiner Stadt? Was bringt mir die neu eingeführte Lärmminderungsmaßnahme an Entlastung? Mit dem Informationsservice www.fluglaerm-frankfurt.de haben die Besucher durch einen Klick Zugang zum Daten- und Kartenmaterial der verschiedenen Institutionen. Das Regionale Dialogforum stellte auf der Fluglärmmesse in Darmstadt-Wixhausen am 27. April 2005 seinen Informationsservice www.fluglaerm-frankfurt.de vor. Hinterlegt sind die wichtigsten Informationen zu Flugrouten, Flugspuren sowie zur Lärmmessung und Lärmberechnung. Dieser Service bündelt in einem Portal alle Daten und Karten des RDF, der Deutschen Flugsicherung, der Fraport AG und des Deutschen Fluglärmdienstes.

Außerdem hat das RDF unter www.fluglaerm-frankfurt.de Antworten auf die häufigsten Fragen zum Thema Fluglärm zusammengestellt, zum Beispiel: Was ist der Unterschied zwischen der Messung und der Berechnung von Fluglärm? Wie genau sind Messergebnisse und wo liegen die Schwächen der Berechnung? Interessierte können sich Gutachten und Hintergrundpapiere herunterladen. Die Besucher der Seite finden zudem Informationen und Kontaktadressen wichtiger regionaler Akteure im Themenfeld Fluglärm. Unter der Rubrik „Fragen& Antworten“ können Bürgerinnen und Bürger der Region ihre Fragen zum Fluglärm loswerden. Der Infoservice www.fluglaerm-frankfurt.de wurde im RDF-Projektteam Aktiver Schallschutz erarbeitet.

www.Fluglaerm Frankfurt.de
Ein Service des Regionalen Dialogforums

3.6 Die Internetseite www.dialogforum-flughafen.de

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 Besuchern der Homepage zunächst das Verfahren und die Grundlagen der Arbeit des RDF erläutert. Neben Hinweisen zum Auftrag, der Arbeitsweise und der Zusammensetzung des RDF finden sich dort detaillierte Informationen zu den Projektteams und zum Arbeitsprogramm des RDF ebenso wie alle abgeschlossenen Gutachten, die das RDF in Auftrag gegeben hat. Auch der regelmäßig erscheinende Dialogbrief steht direkt auf der Startseite zum Download bereit.

Ein besonderer Service für die RDF-Mitglieder ist der geschlossene Mitgliederbereich: Dort werden alle sitzungsrelevanten Unterlagen zeitnah zum Herunterladen bereitgestellt. Die Mitglieder haben so die Möglichkeit, jederzeit zu den aktuellen Sitzungen des RDF oder der Projektteams die wichtigen Unterlagen einzusehen oder auch die Themen der vergangenen Sitzungen nachzuschlagen.

3.7 Die Informationsveranstaltungen des RDF

Veranstaltung	Ort	Datum
Fluglärmmesse: Wie laut ist es heute und wie laut wird es 2010?	Flörsheim	15. Juli 2004
Themendialog: Weniger Lärm in der Region! Aktiver Schallschutz – Erfolge und Herausforderungen	Rüsselsheim	6. Oktober 2004
Themendialog: Ausbau des Flughafens - Gewinn oder Verlust für die Region?	Neu-Isenburg	15. Dezember 2004
Fluglärmmesse: Wie laut ist es heute und wie laut wird es 2010?	Darmstadt-Wixhausen	27. April 2005

3.7.1 Fluglärmmesse in Flörsheim

Großer Andrang herrschte auf der Messe zum Thema Fluglärm, die das RDF am 15. Juli 2004 in der Stadthalle Flörsheim organisiert hatte. Gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung (DFS), der Fraport AG und dem Deutschen Fluglärmdienst wurden die bestehenden Informationsangebote zum Thema Fluglärm vorgestellt. In der Diskussion mit den Anwohnern der Flughafenregion erörterte man Möglichkeiten eines verbesserten Informationssystems. Die DFS plant für 2005, gemeinsam mit dem RDF, die tatsächlich geflogenen Flugrouten im Internet darzustellen. Die Menschen in der Region wären damit zum Thema Fluglärm deutlich besser informiert. In einem weiteren Schritt könnten die Flugrouten mit den Einzelschallereignissen gekoppelt werden. Dieser Vorschlag aus dem vorliegenden Gutachten zum Fluglärmmonitoring wird derzeit im RDF diskutiert.

Dass die Information zum Fluglärm den Bürgerinnen und Bürgern wichtig ist, zeigten die Reaktionen auf der Messe. „Die Veranstaltung war genau, was ich wollte. Ich fand

sie sehr informativ. Ich denke, diese Art der Information sollte auch beibehalten werden, damit die Bürger der Flughafenregion wissen, wie sich die ganze Sache weiter entwickeln wird“, brachte eine Bürgerin aus Hochheim ihr Resümee der Veranstaltung auf den Punkt. Damit hat das RDF auch mit dieser Veranstaltung sein Ziel erreicht, den Menschen der Region neutrale Information in Sachen Fluglärm zu bieten. Über eine Million Zugriffe auf die Internetseite des RDF, und dort vor allem auf die Lärmkarten, sind ein weiteres Zeichen für das gesteigerte Interesse der Bürgerinnen und Bürger an der Auseinandersetzung zum Thema Fluglärm.

Mehr Klarheit beim Thema Fluglärm

3.7.2 Themendialog: Weniger Lärm in der Region! Aktiver Schallschutz

Den Lärm schon jetzt zu mindern, bleibt eine der wichtigsten Aufgaben des Regionalen Dialogforums. Die Einführung des kontinuierlichen Sinkflugs (CDA) in der Nacht stand im Oktober 2004 kurz bevor. Schnell umgesetzt werden konnte die lärmoptimierte Klappenstellung bei der Landung. Die dadurch erreichte Lärmminderung wirkt in Gebieten, die besonders nah am Flughafen liegen und somit stark von Lärm betroffen sind. Das Thema wurde angereichert durch den veröffentlichten Bericht „Leiser Flugverkehr“ des Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt (DLR) und Überlegungen zur Verlegung der Landeschwelle in London Heathrow.

Der Service des RDF: alle Experten an einem Tisch

„Weniger Lärm in der Region! Aktiver Schallschutz – Erfolge und Herausforderungen“ war sodann Thema einer Veranstaltung in Rüsselsheim, zu der am 6. Oktober 2004 führende Experten geladen waren. Vertreter des Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt (DLR), des Flughafens London Heathrow, der Deutschen Flugsicherung, ein Mitglied der Kleingruppe Aktiver Schallschutz im RDF, der Vorsitzende der hessischen Fluglärmkommission sowie der Fluglärmschutzbeauftragte standen gemeinsam mit dem RDF-Vorsitzenden Professor Wörner Rede und Antwort zu bisherigen Maßnahmen und Erfolgen, aber auch zu Schwierigkeiten und offenen Fragen.

3.7.3 Themendialog: Ausbau des Flughafens - Gewinn oder Verlust für die Region?

Ein wesentliches Argument für den Ausbau des Flughafens ist der damit verbundene volkswirtschaftliche Nutzen. Hierzu zählen insbesondere Einkommens- und Beschäftigungseffekte. „Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist eine nationale Aufgabe und mit rund 100.000 neuen Arbeitsplätzen eines der größten Beschäftigungsprogramme

Europas in den nächsten Jahren“, erklärt Dr. Wilhelm Bender, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG. 2004 veröffentlichte das RDF eine Synopse zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt, erstellt von der Bulwien AG, in der untersucht wurde, zu welchem Teil der volkswirtschaftliche Nutzen in der bisherigen Diskussion bereits erfasst werden konnte.

Ist der Flughafen eine Jobmaschine?

Neben dem Nutzen entstehen mit dem Ausbau volkswirtschaftliche Kosten. Ein Großteil der direkt mit dem Bau verbundenen Kosten wird von der Fraport AG getragen oder an die Nutzer des Flughafens weitergegeben. Daneben gibt es aber auch Kosten, die bislang nicht von den Verkehrsanbietern oder Nutzern der Infrastruktur getragen werden, sondern allgemein von der Gesellschaft. Diese so genannten Externen Kosten des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt wurden im Auftrag des RDF durch das Institut für Energiewirtschaft und rationelle Energiegewinnung (IER) an der Universität Stuttgart ermittelt. Nach deren mittlerer Schätzung entstünden mit der Nordwestvariante jährlich Externe Kosten von rund 120 Millionen Euro. Heute betragen die Externen Kosten rund 80 Millionen Euro. Ein wesentlicher Anteil der Externen Kosten sind Folgekosten des Lärms, insbesondere durch die Belästigung und damit verbunden die eventuell auftretenden Negativeinflüsse auf die menschliche Gesundheit. Diese Folgekosten werden teilweise über das Krankensystem auf die Allgemeinheit verteilt. Hinzu kommen die Kosten möglicher Unfälle oder Folgekosten durch Luftschadstoffe.

Ein Bürgerdialog am 15. Dezember 2004 in Neu-Isenburg bot umfangreiche Informationen über die Ergebnisse des Gutachtens „Externe Kosten“ und der Synopse „Volkswirtschaftlicher Nutzen“. Wiederum waren sachkundige Diskussionsteilnehmer anwesend, die die Frage „Ist der Ausbau des Flughafens Frankfurt Gewinn oder Verlust für die Region?“ diskutierten.

Vertreter der Universität Stuttgart und der Bulwien AG München als Gutachter des RDF, ein Sachkundiger der Qualitätssicherung, Vertreter der Fraport AG und des Öko-Instituts e. V. sowie der Bürgermeister der Stadt Neu-Isenburg kamen mit dem Vorsitzenden des RDF ins Gespräch.

3.7.4 Fluglärmmesse in Darmstadt-Wixhausen

Aufgebrachte Anwohner treffen auf genervte Angestellte des Flughafens – so stellt man sich eine Diskussion zum Fluglärm vor. Die Fluglärmmesse des Regionalen Dialogforums am 27. April 2005 in Darmstadt zeigte ein anderes Bild: einen kritischen aber sachlichen Dialog zwischen Betroffenen und Verantwortlichen. Hier präsentierten neben dem RDF die Deutsche Flugsicherung, die Fraport AG, der Deutsche Fluglärmdienst und der Themengruppe Fluglärm der Lokalen Agenda 21 Darmstadt rund 120 Bürgerinnen und Bürger gemeinsam ihre Angebote zur Fluglärmdarstellung.

An den Ständen konnten die Besucher direkt von den Vertretern der verschiedenen Institutionen erfahren, mit welchen Methoden man Fluglärm erfassen und darstellen

kann. Zum Beispiel wurde vor Ort der Messbus der Fraport AG mit seiner Messtechnik

Experten demonstrieren den Besuchern die Formen der Fluglärmdarstellung.

erklärt und die Deutsche Flugsicherung erläuterte, mit welchem Verfahren Flugspuren aufgezeichnet werden. Daneben konnten sich Interessierte anhand der Karten des RDF bis auf die Straße genau über die Fluglärmbelastung in ihrem Wohnort informieren. In einer Diskussionsrunde erörterten unter anderem Stadtrat Klaus Feuchtinger und Gabi Lewin von der Themengruppe Fluglärm der Lokalen Agenda 21 sowie Vertreter der DFS und der Fraport AG und Professor Wörner, Vorsitzender des RDF, die Frage: "Was bedeutet das Thema Lärm heute und in Zukunft für die Stadt Darmstadt und ihre Bürger?"

3.7.5 Mobiles Bürgerbüro

Das Mobile Bürgerbüro tourte auch im vergangenen Jahr in der Region. Im Berichtszeitraum waren die Stationen: Flörsheim (9. Juli 2004), Flörsheim (5. Oktober 2004), Wiesbaden (17./18. März 2005) und Darmstadt (23. April 2005). Ziel des Mobilen Bürgerbüros ist es, den Service und die Informationen des RDF direkt zu den Menschen in den betroffenen Gemeinden zu bringen und darüber hinaus auf die verschiedenen Veranstaltungen des RDF aufmerksam zu machen.

3.7.6 Schulbesuche

Der Erfolg der Schulbesuche mit der Durchführung des Rollenspiels „Mediationsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens“ und einer sehr lebendigen und praxisnahen Lärmexkursion spricht sich in der Flughafenanrainerregion herum. Dazu tragen sowohl die Schulen und die Lehrer als auch die Berichte in den Medien bei.

Datum	Schule	Unterrichtsfach	Klassen/Schüler
29. Juni 2004	Edith-Stein-Schule Darmstadt	Politik und Wirtschaft 11. Klasse	2 Klassen / 30 Schüler
18. Januar 2005	Heinrich-Böll-Schule Hattersheim	Politik und Wirtschaft 11. Klasse	2 Klassen / 45 Schüler
1. März 2005	Leibnitzschule Offenbach	Politik und Wirtschaft 11. Klasse	2 Klassen / 60 Schüler
2. Mai 2005	Max-Planck-Gymnasium Rüsselsheim	Politik und Wirtschaft 11. Klasse	5 Klassen / 120 Schüler
29. Juni 2005	Lichtenbergschule Darmstadt	Politik und Wirtschaft 11. Klasse	7 Klassen / 180 Schüler

Die positive Resonanz bei den Schülern und Lehrern veranlasste zum Beispiel die Edith-Stein-Schule in Darmstadt dazu, das Team des RDF für Juli 2005 für einen Projekttag zu engagieren. Das Max-Planck-Gymnasium in Rüsselsheim und das Lichtenberggymnasium in Darmstadt haben für alle Schüler der 11. Klassen beziehungsweise der Kurse in Politik und Wirtschaft das Angebot des RDF genutzt und in einem großen Event mit 120 respektive 180 Schülern das Mediationsverfahren im Rollenspiel umgesetzt und die Lärmexkursion durchgeführt.

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

- Verständnis für die komplexe Thematik rund um den Ausbau des Flughafens Frankfurt; dabei wird das Thema Lärm anschaulich aufgearbeitet, Verständnis für die jeweils legitimen Interessen und Positionen geweckt und der politische Interessenskampf anschaulich vermittelt;
- Einführung in die Mediation als Methode der Konfliktbearbeitung; neben dem konstruktiven Umgang mit Konflikten wird so auch der Stellenwert informaler Beteiligungsverfahren in unserer Demokratie thematisiert;
- Erläuterung des Verhältnisses zwischen sozialen Belangen, der Ökonomie und der Ökologie, womit Verständnis für das Anliegen einer nachhaltigen Entwicklung geschaffen werden soll.

4. Der Ausblick in das 2. Halbjahr 2005

4.1 Die Arbeit in den Fachgremien des RDF

Aufgaben und inhaltliche Schwerpunkte für das RDF und die Projektteams

Das zweite Halbjahr 2005 wird geprägt vom Beginn des Erörterungstermins des Planfeststellungsverfahrens im September. Die Konzentration der Mitglieder des Regionalen Dialogforums liegt dann in der für einige Akteure täglichen Begleitung des Verfahrens in der Offenbacher Stadthalle. In der Erörterung zum Planfeststellungsverfahren werden voraussichtlich über sechs Monate hinweg die über 100.000 eingegangenen Einwände gegen den Bau der Nordwest-Landebahn zur Sprache kommen. In der Anhörung werden alle umstrittenen Zahlen, Positionen und Interessen zum Flughafenausbau in gutachterlicher Substantiierung und in rhetorischer Zuspitzung aufgearbeitet Die Forumsarbeit und die Arbeit in den Projektteams wird auf diese Schwerpunkte Rücksicht nehmen müssen. Trotzdem wird die inhaltliche Arbeit des RDF weitergehen.

Fortführung der Belästigungsstudie über den Fluglärm in Wohngebieten im Umfeld des Frankfurter Flughafens durch Vertiefungsansatz

Die Belästigungsstudie über den Fluglärm in Wohngebieten im Umfeld des Frankfurter Flughafens ist eine umfangreiche Feldstudie. Sie umfasst die Untersuchung der Belästigung verschiedener lärmbelasteter Gebiete der Rhein-Main-Region durch Fluglärm. Die gezielten Interviews der Bürger beziehen sich dabei auf die Aspekte Lebenszufriedenheit, gesundheitliche Lebensqualität, Umweltwahrnehmung und Umweltqualität. Ein Abschluss dieses Gutachtens ist für Anfang 2006 zu erwarten.

Fertigstellung Gutachten „Regionale Lärmminderungsplanung“

Die Forderung nach einer Regionalen Lärmminderungsplanung als eine Form der Gesamtlärmbetrachtung innerhalb der Rhein-Main-Region, einer der am dichtesten besiedelten und verkehrsreichsten Ballungsräume Deutschlands gab den Anstoß für das Gutachten Regionale Lärmminderungsplanung. Es basiert auf der Annahme, dass die überörtliche und überfachliche Herangehensweise für eine effektive Lärmminderungsplanung notwendig und sinnvoll ist. Die im Gutachten erarbeitete Darstellung der Gesamtlärmsituation soll die Identifizierung grenzüberschreitender Belastungen ermöglichen. Das ist der erste Schritt zur Planung geeigneter aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen eines Lärmminderungsplanes, die mit der weiteren Arbeit des RDF initiiert werden soll. Das Gutachten wird unter der Leitung des Gutachters Christian Popp von der Firma Lärmkontor ausgeführt. Mit der Fertigstellung wird für den Herbst gerechnet.

Beginn des Gutachtens „Analyse von Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main“

Nachdem zur Frage der Immobilienpreisänderungen im Jahr 2004 ein Expertenhearing des PT Langfristperspektiven durchgeführt wurde, in dem mögliche methodische Zugänge zur Klärung der Fragestellung beleuchtet wurden, soll ein entsprechendes

Gutachten im Herbst 2005 durchgeführt werden. Das Ziel des Gutachtens ist es, die Einflüsse des Flughafens und dessen zukünftiger Entwicklung auf die Immobilienpreise im Umfeld zu identifizieren und zu analysieren. Die Analyse dient zum Aufbau eines Immobilienmanagements nach den Ergebnissen der Mediation. Der Schwerpunkt der Untersuchung soll im Bereich von Wohnimmobilien liegen, aber auch Gewerbeimmobilien berücksichtigen. Im Fokus stehen sowohl potenziell negative Einflüsse auf die Immobilienpreise über die besondere Lärm- und Emissionssituation als auch mögliche positive Einflüsse über eine gesteigerte Nachfrage aufgrund der wirtschaftlichen und verkehrsbezogenen Bedeutung des Flughafens für die Region. In dem im Juli 2005 zu vergebenden Gutachten sind beide genannten Effekte getrennt voneinander zu quantifizieren und im Hinblick auf ihre Bedeutung zu diskutieren.

Entwicklungen der Sozial- und Wirtschaftsstruktur im Umfeld des Flughafens Frankfurt

Im PT Langfristperspektiven ist als Ziel identifiziert worden, genauer zu bestimmen, wie positive Entwicklungen der Sozial- und Wirtschaftsstruktur im Umfeld des Flughafens Frankfurt gefördert werden könnten, während potenzielle negative Entwicklungen vermieden oder vermindert werden, und welche Indikatoren hier ausschlaggebend sind. Der Nachweis der Kausalität zwischen Entwicklungen der Sozialstruktur und der Entwicklung des Flughafens kann nur auf der Basis zu identifizierender Korrelationen diskutiert werden. Hierzu wird eine Kleingruppe das weitere Vorgehen erarbeiten.

Prämissencontrolling

Ein letztes Hearing zum Prognosemonitoring hat das RDF am 5. September 2001 durchgeführt. Ein erneutes Hearing zum Prämissencontrolling im Juli 2005 soll klären, ob unerwartete Ereignisse wie die Anschläge vom 11. September oder von Djerba, oder der Golfkrieg die dem Ausbau zugrundliegende Prognose zur Entwicklung des Luftverkehrs möglicherweise aus dem Gleichgewicht gebracht haben. Auch weitere wichtige Prämissen wie zum Beispiel die länger anhaltende wirtschaftliche Schwäche insbesondere in Bezug auf die Binnennachfrage, die Übernahme der Swiss Air durch die Lufthansa oder die Entwicklung der Billigflüge waren 2001 noch nicht in dieser Form abzusehen. Es gilt zu bestimmen, ob sich die Prognosen nach diesen Ereignissen wieder eingependelt oder nachhaltig verändert haben.

Kompensationsmaßnahmen

Im PT Nachtflugverbot wird in Hintergrundgesprächen mit betroffenen Luftverkehrsgesellschaften sowie der Fraport und dem Land Hessen die vom Gutachter des Gutachtens „Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbotes“ der AirLog GmbH vorgeschlagenen möglichen Kompensationsmaßnahmen diskutiert. Dabei sollen die Einschätzungen der Gesprächspartner zur Wirksamkeit und Sinnhaftigkeit sowie ggf. Einschätzungen zur juristischen Realisierbarkeit gesammelt und in einer Matrix übersichtlich zusammengestellt werden. Die Ergebnisse sollen Grundlage für die weitere Arbeit des PT zu dem Thema Kompensationsmaßnahmen sein.

4.2 Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des RDF

4.2.1 Kommende Veranstaltungen

Die Informationsveranstaltungen des RDF stehen im zweiten Halbjahr ganz im Zeichen des Planfeststellungsverfahrens, insbesondere der öffentlichen Anhörungsphase ab September 2005. Das RDF hat sich zum Ziel gesetzt das Verfahren, in dem über sechs Monate hinweg über 100.000 Einwände gegen den Bau der Nordwest-Landebahn zur Sprache kommen, ins Zentrum seiner Kommunikation zu stellen. Das RDF will durch seine Informationsveranstaltungen den Bürgerinnen und Bürgern das komplexe Verfahren in einer verständlichen Art und Weise übersetzen und ihnen die Möglichkeit geben, mit Verantwortlichen und Experten zu sprechen. Die Veranstaltungen werden durch Pressearbeit und mit dem betreffenden thematischen Schwerpunkt im Dialogbrief begleitet.

Thema	Voraussichtlicher Zeitpunkt
Planung transparent gemacht - Möglichkeiten und Grenzen Planfeststellungsverfahrens	Juli 2005
Aktiver Schallschutz: den Fluglärm an der Quelle bekämpfen	September 2005
Planfeststellungsverfahren – Aus aktuellem Anlass	November 2005
Planfeststellungsverfahren – Aus aktuellem Anlass	November 2005
Planfeststellungsverfahren – Aus aktuellem Anlass	Dezember 2005

4.2.2 Neustart von www.dialogforum-flughafen.de

Während zur Zeit des Starts der RDF-Homepage im Jahr 2001 die Erklärung des Dialogprozesses und der Strukturen des RDF im Vordergrund stand, sollen jetzt die konkreten Nutzen und Erfolge des RDF stärker kommuniziert werden. Diese Strategie wird in allen anderen PR-Instrumenten, wie dem Dialogbrief oder den Veranstaltungen, umgesetzt.

Die neue RDF-Homepage soll insbesondere drei Zielen dienen. Erstens: der *Ergebnissicherung*, das heißt, die Erfolge und Ergebnisse des RDF sollen in allen Themenbereichen für den Besucher der Seite klar erkennbar sein. Zweitens: dem *Public Understanding of Science*, das bedeutet, die Bürgerinnen und Bürger sollen die Expertisen des RDF, wie zum Beispiel die Gutachten in verständlicher Form über die Homepage erfassen können. Drittens: der *thematischen Profilierung*, das heißt, die Themen und die Kompetenzen des RDF sollen stärker im Vordergrund der Internetseite stehen.

Um diese Schwerpunkte umzusetzen, werden umfangreiche redaktionelle Arbeiten durchgeführt. Zum Beispiel werden RDF-Themen wie Ökonomie, Risiko oder Nachtflugverbot, aufbereitet. Dabei werden unter anderem die Erfolge und Ergebnisse, die Veranstaltungen, die Gutachten und Hearings sowie die Serviceleistungen des RDF herausgestellt. Darüber hinaus wird der Bereich „Aufgaben und Struktur des RDF“ gemäß der neuen Kommunikationsziele angepasst, selbiges wird im Pressebereich durchgeführt.

5. Anhang

5.1 Mitglieder des RDF (Stand Juni 2005)

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	Matthias Gräßle
BARIG e. V.	Martin Gaebges
Bundesvereinigung gegen Fluglärm	Dirk Treber
Deutsche Flugsicherung GmbH	Michael Kraft
Deutsche Lufthansa AG	Rita Diede-Stützel
Evangelische Kirchen in Hessen	Kirchenrat Jörn Dulige
Fachverband Spedition und Logistik	Willy Korf
Fraport AG	Professor Manfred Schölch
Fluglärmkommission	Thomas Jühe
Hessischer Handwerkstag	Jürgen Heyne
Katholische Kirche	Dr. Guido Amend
Landesärztekammer Hessen	Dr. Caroline Herr
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)	---------- - Klaus Feuchtinger, Stadtrat der Stadt Darmstadt - Edwin Schwarz, Stadtrat der Stadt Frankfurt - Horst Schneider, Bürgermeister 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 - Johannes Wolf, 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 / seit Juni 2005 Georg Fongern
Vereinigung hessischer Unternehmerverbände e. V.	Lutz Raettig
WIDEMA e. V.	Harm Heldmaier

5.2 Begleitung des Verfahrens

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

	Begleitung der Gremien Stand Juni 2005
Banse, Barbara	Bürgerbüro Rüsselsheim, Mobiles Bürgerbüro in der Region
Beiler, Melanie	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum, Projektteam „Ökologie und Gesundheit“
Eggert, Ralf	Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“, Projektteam „Optimierung“, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Eichel, Ana-Isabel	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Gohl, Christopher	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum, Regionales Dialogforum, Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret“
Hanzlik, Daniel	Projektteam „Nachtflugverbot“, Bürgerbüro Rüsselsheim
Meister, Dr. Hans-Peter	Regionales Dialogforum, Projektteam „Nachtflugverbot“
Pfeiffer, Marc	Bürgerbüro Rüsselsheim
Rammelt, Stephan	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Schönfelder, Carla	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum, Regionales Dialogforum, Projektteam „Nachtflugverbot“

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

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

5.3 Glossar/Abkürzungsverzeichnis

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

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