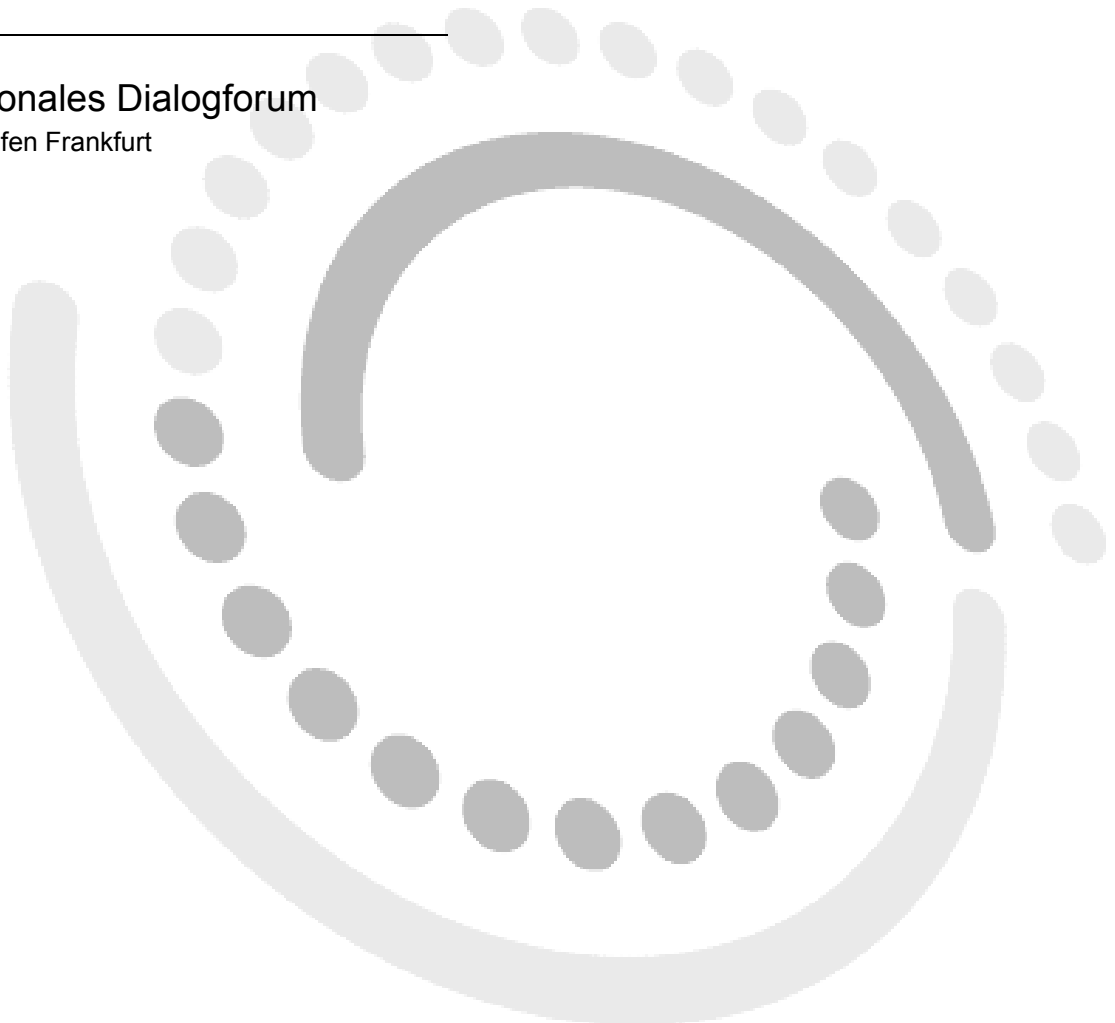




## Jahresbericht RDF Juli 2006 / Juni 2008

---

Regionales Dialogforum  
Flughafen Frankfurt



## Das Regionale Dialogforum auf einen Blick

Das Regionale Dialogforum (RDF) war eine Gruppe von 33 Mitgliedern, die sich gemeinsam mit einer Frage beschäftigten: 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 bot 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 brachte 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. Nach acht Jahren Arbeit beendete das RDF im Juni 2008 einvernehmlich seine Aktivitäten.

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

### **Nur wer informiert ist, kann sachlich argumentieren.**

Die Debatte rund um den Ausbau des Flughafens wurde und wird oft sehr emotional geführt. Dies ist bei einem Thema mit so weitreichenden Folgen für die Betroffe-

nen und der sehr unterschiedlichen Interessen verständlich. Gerade deshalb war es wichtig, dass das RDF durch Information Klarheit schaffte und damit Vertrauen aufbaute. Wie kann das Nachtflugverbot umgesetzt werden? Wie werden wir vor zunehmendem Lärm geschützt? Solche Fra-

gen bearbeitete das RDF im Rahmen seiner inhaltlichen Arbeit und in den von ihm beauftragten und veröffentlichten Gutachten. Damit bot es allen Beteiligten eine gemeinsame Grundlage für eine sachliche Diskussion. Nur auf einer sachlichen

Grundlage können Vorurteile und Misstrauen abgebaut und gemeinsame Verständigung gefunden werden.

### **Nur wer miteinander spricht, kann sich verständigen.**

Das RDF gab den Menschen der Region eine Möglichkeit, ihre Standpunkte zum Ausbau des Flughafens zu äußern. Nicht nur die Mitglieder des Dialogforums als Repräsentanten gesellschaftlicher Gruppen, 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 bekamen sie die Chance, ihre Position klar zu machen, Fragen zu stellen und Forderungen zu erheben. Auf den folgenden Seiten erfahren Sie, was das RDF auf diese Weise erreicht hat.



Mitglieder des RDF (Stand Juni 2006). Seit Dezember 2007 ruhte neben der Mitgliedschaft des NABU und des BUND auch die Mitgliedschaft der SDW.

## **Das Berichtsjahr 2006 - 2008: Das Wichtigste in Kürze**

**Den Weg der Vermittlung zu Ende gehen:** In der Arbeitsgruppe „Verhandlungen“ und in zahlreichen bilateralen Gesprächen suchten Bürgermeister und Luftfahrtseite unter der Leitung des Vorsitzenden von Dezember 2005 bis Spätsommer 2007 nach einem Konsens zum aktiven Schallschutz, zum Interessensausgleich und zum künftigen transparenten Dialog in der Region.

**Den Anti-Lärm-Pakt konkretisieren:** In einem Meinungsbild begrüßte die Mehrheit des RDF am 14. September 2007 ein Konzept des Vorsitzenden zur Konkretisierung des Anti-Lärm-Pakts. Darin wurde festgehalten, wie über das Gesetz hinaus Lärmschutz freiwillig umgesetzt werden sollte – und die Phase der Verhandlungen im RDF abgeschlossen.

**Der Flughafenpolitik des Landes eine neue Grundlage geben:** Am 12. Dezember 2007 forderte der Hessische Landtag die Umsetzung des Anti-Lärm-Pakts des RDF und erweiterte das Prinzip "Kapazitätserweiterung gegen Lärmschutz" des Mediationspakets um Forderungen nach einem "regionalen Ausgleich" und "Transparenz".

**Die Interessen der Bürger stärken:** Ebenfalls am 12. Dezember bekannten sich Luftfahrtseite und Landesregierung in einer gemeinsamen Selbstverpflichtungserklärung zum Aktiven Schallschutz als einem Schlüssel der Lärminderung in der Region sowie zum Interessensausgleich und einem transparenten Dialog.

**Der Ausbau kommt:** Am 18. Dezember 2007 unterzeichnete Staatsminister Rhiel in Wiesbaden den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Frankfurter Flughafens.

**Das Nachtflugverbot kommt – mit Ausnahmen:** Mit dem Planfeststellungsbeschluss wurde auch ein Nachtflugverbot von 23-5 Uhr verhängt – mit bestimmten Ausnahmen. Nur auf der neuen Landebahn gilt das Nachtflugverbot absolut.

**Belästigung erfassen und bekannt machen:** Die Belästigungsstudie, weltweit eine der größten Studien, wie die Belastung durch Fluglärm auf die Bevölkerung in der Region wirkt, wurde abgeschlossen und in mehreren Diskussionsveranstaltungen in der Region vorgestellt.

**Die Zukunft des Dialogs und der Umsetzung planen:** Nach mehreren informellen Foren legte der Vorsitzende des RDF unter Einbezug von Vorschlägen von Kommunen und Luftverkehrsseite ein Konzept zur künftigen Dialogstruktur vor, das in einem Kabinettsbeschluss der Landesregierung am 13. Juni 2008 in wesentlichen Punkten übernommen wurde.

**Was das eigene Haus wert ist:** Das Gutachten zu der Frage, wie sich der Ausbau auf die Entwicklung der Immobilienpreise in der Region auswirkt, wurde abgeschlossen.

**Arbeitsplatz-Prognosen auf den Zahn fühlen:** Auf dem Hearing des RDF nahmen Experten Stellung dazu, ob die Arbeitsplatz-Prognosen bislang eingehalten wurden.

**Auswirkungen auf Umwelt und Sozialstruktur ermitteln:** Das RDF legte Grundlagen für die Umsetzung des Umweltmonitorings und begann das Gutachten Pilotphase Sozialmonitoring.

**Im Dialog mit der Region:** Das Bürgerbüro begrüßte den viertausendfünfhundertsten Besucher in Frankfurt, begab sich zum 40. Mal auf die Marktplätze der Region und besuchte die 60. Klasse einer Schule zur Durchführung des Mediationsspiels.

<b>POSITIONSBESTIMMUNG DURCH DEN VORSITZENDEN DES RDF .....</b>	<b>5</b>
<b>DIE INHALTLICHE ARBEIT DES RDF .....</b>	<b>10</b>
DER VORSITZENDE .....	10
DAS FORUM.....	13
DIE PROJEKTTEAMS .....	19
<i>Projektteam Anti-Lärm-Pakt</i> .....	19
<i>Projektteam Optimierung</i> .....	22
<i>Projektteam Nachtflugverbot</i> .....	22
<i>Projektteam Langfristperspektiven / No-Regret-Strategie</i> .....	23
<i>Projektteam Ökologie und Gesundheit</i> .....	26
ABGESCHLOSSENE GUTACHTEN DES RDF .....	29
<i>Gutachten Immobilienpreise</i> .....	29
<i>Gutachten Belästigungsstudie</i> .....	30
LAUFENDE GUTACHTEN DES RDF.....	32
<b>DIE PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT DES RDF .....</b>	<b>33</b>
DIE MEDIENARBEIT .....	33
DAS BÜRGERBÜRO IN FRANKFURT-SACHSENHAUSEN .....	33
DAS BÜRGERNETZWERK.....	33
DER DIALOGBRIEF.....	34
DIE INTERNETSEITE WWW.DIALOGFORUM-FLUGHAFEN.DE .....	34
DIE INFORMATIONSVERANSTALTUNGEN DES RDF.....	36
<i>Weltweit eine der größten Studien zum Thema Fluglärm</i> .....	36
<i>Der Nutzen der Belästigungsstudie für die Region</i> .....	37
<i>Klimaschutz ganz oben auf der Tagesordnung</i> .....	37
<i>Mehr Lärmschutz für die Region – Verhandlungen um einen Anti-Lärm-Pakt</i> .....	38
<i>Mehr Lärmschutz für die Region – zwischen Verantwortung und Machbarkeit</i> .....	39
<i>Mobiles Bürgerbüro</i> .....	41
<i>Schulbesuche</i> .....	42
<b>DER AUSBLICK IN DIE ZUKUNFT DES DIALOGS.....</b>	<b>43</b>
<b>ANHANG .....</b>	<b>45</b>
MITGLIEDER DES RDF .....	45
BEGLEITUNG DES VERFAHRENS .....	46
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS DER RDF- MITGLIEDER.....	47

## Positionsbestimmung durch den Vorsitzenden des RDF

Nach acht Jahren Arbeit und ein halbes Jahr nach dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens war es an der Zeit, der Fachaufklärung, dem Dialog und der Umsetzung seiner Ergebnisse in der Region eine neue Form zu geben. Das Regionale Dialogforum Flughafen Frankfurt hat deshalb seine Arbeit zum 13. Juni 2008 beendet – Zeit für eine Bilanz und den letzten Arbeitsbericht, der die vergangenen zwei Jahre umfasst. Dieser Berichtsraum der vergangenen zwei Jahre seit Juli 2006 war von großer Dynamik und Unsicherheiten geprägt. Zeitweise sah es so aus, als wollten die Akteure des RDF ihre Arbeit mit dem Planfeststellungsbeschluss beenden. Aus dem üblichen Jahresbericht wurde darum ein abschließender Zwei-Jahresbericht, der dem Strom der Ereignisse gerecht wird.

### Gesamtbilanz des RDF

Zunächst zu einer allgemeinen Bilanz: Nach der Mediation 1998 bis 2000 hatte das RDF den Auftrag, als mediatives Verfahren die Konkretisierung und Umsetzung des Mediationspakets zu begleiten und zu fördern. Um eine sachliche Grundlage für die Diskussion zu legen, hatte das RDF sich ein gemeinsames Arbeitsprogramm gegeben, dieses jährlich weiterentwickelt und abgearbeitet. Mit den Arbeiten im Forum, in den Projektteams und den zahlreichen Kleingruppen wurde eine für ein Großprojekt in Deutschland beispiellose umfassende fachliche Aufklärung geleistet und Bewertungen vorgenommen. Die Ergebnisse führten zu einem Lernprozess aller Beteiligten. Dabei wurden auch Gestaltungsoptionen und Empfehlungen durch Gutachter, Experten und Mitglieder des RDF erarbeitet und in einigen Fällen bereits umgesetzt. Die Ergebnisse der Gutachten



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

und Empfehlungen sind auf zahlreichen Veranstaltungen und über das Bürgerbüro in der Region vorgestellt und diskutiert worden. Als Vorsitzender habe ich zudem aktiv für die Umsetzung des Mediationsergebnisses als Paket geworben und politische Entscheidungsträger über die Arbeiten und Ansichten informiert. Ebenso haben wir als Gremium Delegationsreisen nach Brüssel und Berlin sowie Exkursionen vorgenommen und das Gespräch mit Fraktionen des Landtags und des Bundestags gesucht, um so zur Diskussion des Fluglärmschutzgesetzes oder den Perspektiven des Schallschutzes in Hessen beizutragen. Die fachlichen Arbeiten des RDF fanden national und international große Beachtung.

In acht Jahren Arbeit sind aber auch die Grenzen eines beratenden Dialogs deutlich geworden. Unterschiedliche Ziele und Erwartungen aneinander und an den Dialog haben die Konsenssuche erschwert oder verhindert, zum Teil zu gegenseitiger Frustration geführt und auch den informellen Einfluss auf formale Verfahren beschränkt. An einigen zentralen Punkten lagen die Interessen und Positionen der Mitglieder des RDF weit auseinander. Dennoch war der Dialog des RDF vor dem Hintergrund des Konfliktes um den Flughafen-Ausbau

ein entscheidender Schritt heraus aus der Konfrontation in Richtung einer regionalen Kooperation. Eine solche Kooperation muss für alle Beteiligten und Betroffenen eines modernen Großflughafens für einen effektiven Schallschutz und für einen Ausgleich mit dem Umland heute selbstverständlich sein.

Ich denke, das RDF ist seinem Auftrag insgesamt gerecht geworden. Sein zentraler Maßstab war die Konkretisierung und Umsetzung des Mediationspakets: des Ausbaus und der Optimierung als kapazitäts-erweiternde Maßnahmen und das Nachtflugverbot und der Anti-Lärm-Pakt als lärm-mindernde Maßnahmen. Die Optimierung ist erfolgt, und wir haben ihre Optionen für die Region wesentlich transparenter gemacht. Der Ausbau ist offiziell genehmigt – mit vielen Auflagen.

Entscheidend für die Frage, ob die Mediation umgesetzt wird, ist indes nicht die Kapazitätsweiterung, sondern die Agenda Lärminderung in der Region: Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt. Hier geht die allgemeine Bewertung der Arbeit des RDF in eine Reflektion wesentlicher Ereignisse der vergangenen zwei Jahre über.

### **Bilanz 2006-2008: Die Diskussion über den Anti-Lärm-Pakt**

Wir hatten im Herbst 2005 in Frankfurt diskutiert, ob eine vertragliche Vereinbarung wie in Wien auch in Frankfurt denkbar sei. Diese Idee wurde mit Wohlwollen von allen Seiten begleitet. Ich habe daraufhin das Gespräch mit Bürgermeistern und Luftfahrtseite gesucht und dem Forum im Mai 2006 vorgeschlagen, eine Arbeitsgruppe Verhandlungen einzurichten. Über deren Fortgang habe ich in jeder Sitzung berichtet. Mögliche Konturen einer vertraglichen Lösung waren Thema auf der RDF-Sitzung im

März 2007. Im April 2007 behaupteten dann die Medien, den Kommunen sollte das Klagerecht abgekauft werden, und interne Entwürfe einer gemeinsamen Absichtserklärung der Arbeitsgruppe Verhandlungen gelangten an die Öffentlichkeit. Diese legte mögliche gemeinsame Ziele und Regelungen zur Konkretisierung des Anti-Lärm-Pakts für eine zukünftige rechtsverbindliche Vereinbarung fest, konnte aber in der aufgeheizten Atmosphäre Ende April, Anfang Mai 2007 nur mit Mühen sachlich diskutiert werden. Für alle Beteiligten wurde deutlich, wie viel Misstrauen insbesondere bei den Kommunen gegenüber der Luftfahrtseite besteht, und wie schwierig es ist, aus dem Teufelskreis vergangener Erfahrungen auszubrechen, einander einen Vertrauensvorschuss zu geben und eine sachliche Einigung zu erzielen. Dennoch war sich das RDF – wie protokollarisch festgehalten – in seinen Sitzungen im Mai und Juni 2007 ausdrücklich einig, die Arbeit an der Konkretisierung des Anti-Lärm-Pakts konstruktiv fortzusetzen. Auch der Landtag stellte sich hinter die Fortsetzung der Arbeit am Anti-Lärm-Pakt. Eine gemeinsame Exkursion nach Paris im Mai 2007 konnte wenigstens die emotionalen Wogen etwas glätten.

Auf der Basis der zahlreichen und im Sommer 2007 noch intensivierten Gespräche entstand schließlich das Gesamtkonzept des Anti-Lärm-Pakts, das ich den Mitgliedern des Forums und der Öffentlichkeit Anfang September vorstellte. Der Anti-Lärm-Pakt begreift Aktiven Schallschutz als Schlüssel zu einer wirksamen Lärminderung in der Region. Eine bereits im Rahmen der Verhandlungen eingesetzte Expertengruppe zu Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes hatte die prinzipielle Umsetzbarkeit einer Auswahl von Lärminderungsmaßnahmen untersucht. Auf dieser Basis legte der Anti-Lärm-Pakt die Umsetzung freiwilliger Maßnahmen fest. Mit der Einfüh-

zung eines Lärmindezes wurde ein für Frankfurt neues Instrument vorgesehen. Dieses Instrument war in der Öffentlichkeit nicht einfach zu vermitteln, aber ich halte es für einen entscheidenden Schritt zur effektiven Planung und Kontrolle von Lärminderungsmaßnahmen. Die Diskussion über den Anti-Lärm-Pakt am 14. September war im Forum dann wesentlich differenzierter als noch in der Presse dargestellt. Zahlreiche Protokollnotizen spiegeln dies wieder. Am Ende ergab ein Meinungsbild, dass die überwiegende Mehrheit der Mitglieder das vorliegende Konzept zu einem Anti-Lärm-Pakt im Grundsatz begrüßt, und dass der Anti-Lärm-Pakt an die zuständigen Stellen weiter zu leiten sei.

Ich hatte mich in den Gesprächen zum Anti-Lärm-Pakt dafür eingesetzt, die Mediation Wirklichkeit werden zu lassen. Ich denke, wir haben trotz der vielen Kritik mit dem Anti-Lärm-Pakt einen Plan vorgelegt, wie wir den Lärm reduzieren können. Dabei haben wir Regelungen definiert, die Teil des Planfeststellungsbeschlusses hätten werden müssen. Einige sind auch enthalten, andere jedoch nicht. Deshalb fällt mein Fazit zum Planfeststellungsbeschluss auch gemischt aus. Wir hatten uns vom Planfeststellungsbeschluss größere Schritte zur Umsetzung der Mediation versprochen. Der Planfeststellungsbeschluss ist konservativer ausgefallen, als ich mir das nach neun Jahren Dialog und Kooperation in der Region gewünscht habe. Die Entscheidung des HMWVL, Ausnahmen zum Nachtflugverbot zuzulassen, hat die Balance in Richtung der Wirtschaftsinteressen verschoben. Ich denke, nun ist es an der Luftfahrtseite, mit Hochdruck am Aktiven Schallschutz zu arbeiten. Klagen für mehr Nachtflüge sind in diesem Zusammenhang der falsche Weg und ein verheerendes Signal an die Region. Das gilt auch für die Pläne zur Ausweitung

von Nachtflügen, wie sie die Vorlage eines Flughafenkonzepts durch die Bundesregierung im Juni 2008 vorsieht. Allen Verantwortlichen sei deutlich gesagt: Das Nachtflugverbot ist ein vom Ausbau untrennbarer Bestandteil der Mediation. Sie wird am Ende daran gemessen, was an Lärmschutz bei den Bürgern ankommt.

### **Anti-Lärm-Pakt, Landtagsbeschluss und die Selbstverpflichtungserklärung**

Der Anti-Lärm-Pakt ging über das von der Mediation festgelegte Prinzip Kapazitätserweiterung gegen Lärminderung noch hinaus: Er setzte auch die Themen wie Interessensausgleich in der Region und die Strukturierung eines transparenten Dialogs auf die Tagesordnung der hessischen Flughafenpolitik. So sah das auch der hessische Landtag, der am 12. Dezember 2007 nach einer intensiven Debatte mit zahlreichen Würdigungen zur Arbeit des RDF einen Beschluss „betreffend Ausbau des Frankfurter Flughafens – den Anti-Lärm-Pakt verwirklichen!“ fasste. Mit seinem detaillierten und deutlichen Beschluss hat sich der Landtag hinter die Festlegungen des Anti-Lärm-Pakts gestellt. Insbesondere würdigte der Landtag den Frankfurter Lärmindex als zentrales Instrument der Lärmentlastungsplanung und forderte die Realisierung der damit ausgedrückten Lärmschutzziele: einerseits die Senkung des Lärmindex um mindestens zehn Prozent und andererseits die Einführung der Lärmobergrenze des für 2020 prognostizierten Lärms. Sehr klar bekannte sich der Landtag auch zu weiteren Zielen des Anti-Lärm-Pakts, so zum ‚Zukunftsplan Leiser Flughafen‘, zur Umsetzung des Nachtflugverbots und zum Schutz der Nachtrandstunden, zu passiven Schallschutzmaßnahmen über das gesetzlich erforderliche Maß hinaus, zum Zwei-Stufen-Programm zur Entschädigung für besonders lärmbelastete Immobi-

lien und zur Einrichtung des Regionalfonds. Besonders wichtig war mir die Unterstützung des Landtags für die Fortsetzung des Dialogs im ‚Forum Flughafen und Region‘ und in einem Umwelthaus als Ort verschiedener Monitorings und Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger. Der Beschluss zeigt, dass wir mit dem Anti-Lärm-Pakt immer auf dem richtigen Weg waren.

Diesem Geist und den zentralen Zielen entsprach auch die Selbstverpflichtungserklärung der Landesregierung und der Luftverkehrsseite, ebenfalls vom 12. Dezember 2007. Damit bekannten sich auch Luftfahrtseite und Landesregierung zu ihrer zentralen Rolle und Verantwortung in der Umsetzung der Themen des Anti-Lärm Pakts. Ausdrücklich definiert die Erklärung aktiven Schallschutz als einen Schlüssel zur Entlastung der Region von Fluglärm, widmet dem regionalen Interessenausgleich, passiven Schallschutz und Immobilienmanagement ein eigenes Kapitel und nennt Maßnahmen zu Vertrauensbildung, Transparenz und Dialog. Die Selbstverpflichtung markierte deshalb einen weiteren wichtigen Schritt auf dem Weg zu mehr Lärmschutz und zur Umsetzung des Mediationsergebnisses. Mit meiner Unterschrift unter diese Erklärung signalisierte ich meine Bereitschaft, als Hüter der Mediation auch Hüter der Umsetzung dieser Selbstverpflichtung zu werden.

### **Dank und Blick in die Zukunft**

Das Nachtflugverbot hat so viele Ausnahmen, dass nach dem Beschluss zum Ausbau jetzt ausgleichender Lärmschutz erstes Ziel der hessischen Flughafenpolitik sein muss. Ich erwarte jetzt, dass noch vor dem Ausbau weitere Schritte zur Umsetzung von Lärmentlastungsmaßnahmen zügig erfolgen. Die Region und ihre Bürger brauchen die geplante Lärmentlastung. Wenn die Vorarbeit des RDF jetzt gezielt umgesetzt

wird, kommt nach vielen Jahren der Diskussion endlich Lärmschutz bei den Bürgern an.

Dafür bedarf es der fortgesetzten Kooperation der unterschiedlichen Verantwortlichen. Es ist darum ein gutes Zeichen, dass die Fortsetzung des Dialogs in neuen Strukturen einhelliger Konsens im RDF war. Bei meinen vielfältigen Konsultationen im ersten Halbjahr 2008 wurde deutlich, dass ein effektiver Dialog verschiedene spezialisierte Arbeits- und Gesprächsstränge braucht. Auf Basis dieser Konsultationen habe ich dem Ministerpräsidenten Vorschläge zu neuen Strukturen für die Umsetzung des Lärmschutzes gemacht. Ich freue mich, dass der Kabinettsbeschluss der Hessischen Landesregierung vom 13. Juni 2008 meinen Vorschlägen entsprechend den Dialog in drei sich ergänzenden Themenbereichen gliedert: in einen Konvent für regionale Themen, eine Expertengruppe zur Umsetzung des aktiven Schallschutzes und ein Umwelthaus, in dem die zukünftigen fachlichen Arbeiten gebündelt durchgeführt werden und das für die Öffentlichkeit Transparenz schafft und Anlaufstelle ist. Zusammengeführt wird diese Arbeit in einem Koordinierungsrat, an dessen Spitze der Ministerpräsident mit dem Bürgermeister von Neu-Isenburg, Oliver Quilling, dem stellvertretenden Vorsitzenden der Fraport, Dr. Stefan Schulte, und mir drei Personen berufen hat, die sich aus der konstruktiven Arbeit am Anti-Lärm-Pakt bereits gut kennen und Kontinuität gewährleisten können.

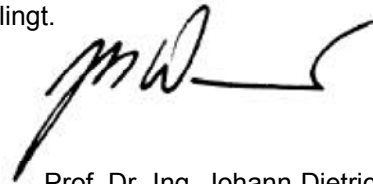
Den RDF-Mitgliedern möchte ich für ihren engagierten, teilweise ehrenamtlichen Einsatz danken. Die über 150 Mitglieder in Forum, Projektteams und Kleingruppen haben einen wesentlichen Anteil an der Versachlichung der Diskussion über die Auswirkungen des Flughafens auf die Region geleistet. Auch der Geschäftsstelle unter der Leitung von Dr. Hans-Peter Meis-



ter (IFOK) und der Wissenschaftlichen Begleitung (Öko-Institut) unter der Leitung von Regine Barth möchte ich ausdrücklich danken. Ihre Arbeit zwischen den Fronten war häufig schwer und undankbar, aber ebenso unverzichtbar, nicht zuletzt bei der Erarbeitung und Konkretisierung des Anti-Lärm-Pakts. Unseren detaillierten Vorarbeiten muss jetzt die Umsetzung folgen – das sind wir der Mediation, dem RDF, aber vor allem den Menschen in der Region schuldig.

Der Erfolg des regionalen Dialogs auf dem Fundament der Mediation wird in der Zu-

kunft daran gemessen werden, ob und in welchem Maße die Umsetzung der zentralen Inhalte des Anti-Lärm-Pakts, des Landtagsbeschlusses und der Erklärung der Luftfahrtseite und der Landesregierung gelingt. Alle Akteure im RDF und darüber hinaus müssen dabei ihre Verantwortung wahrnehmen. Landesregierung und Landtag sind aufgefordert, hierfür politisch einzustehen, die erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen und ihre künftigen Entscheidungen danach auszurichten, damit die noch anhaltende Umsetzung der Mediation gelingt.



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

## Die inhaltliche Arbeit des RDF

### Der Vorsitzende

Ehrenamtlicher Vorsitzender des RDF war Prof. Dr. Johann-Dietrich Wörner, vormaliger Präsident der TU Darmstadt, seit dem 1. März 2007 Vorsitzender des Vorstands des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt und als Einwohner von Darmstadt-Arheilgen selbst vom Fluglärm betroffen. Die letzte RDF-Sitzung am 13. Juni 2008 war die 57. Sitzung unter seinem Vorsitz. Wörner leitete daneben 30 Veranstaltungen in der Region zu Themen von Aktivem Schallschutz bis hin zu einer Zukunftswerkstatt Rhein-Main-Region 2035. In seiner Eigenschaft als Vorsitzender hielt Wörner über 60 Vorträge in kommunalen und regionalen Gremien sowie auf nationaler und internationaler Ebene.

Seine Aufgaben umfassten neben der Leitung der RDF-Sitzungen und dreier Arbeitsgruppen (Kontingentierung, Risikomanagement, Verhandlungen) die Konfliktvermittlung zwischen den beteiligten RDF-Akteuren sowie die Vermittlung und Repräsentation der RDF-Arbeit gegenüber der Politik in der Region, im Land, auf Bundesebene und, wo dies in Bezug auf das Nachtflugverbot geboten war, auch in Brüssel. Ebenso stand er den Medien und der interessierten Fachöffentlichkeit im In- und Ausland zur Verfügung.

Die Leitung und Organisation der RDF-Arbeit, insbesondere der knapp 300 durchgeführten Projektteam- und Kleingruppensitzungen sowie der Dialog mit der Region, war Aufgabe der Geschäftsstelle des RDF, die an die IFOK GmbH übertragen wurde. Der Vorsitzende, wie das gesamte RDF, wurde fachlich unterstützt durch die wissenschaftliche Begleitung, wahrgenommen

vom Öko-Institut Darmstadt e.V.

### Erarbeitung eines Anti-Lärm-Pakts

Den weitaus größten Teil der Arbeit des Vorsitzenden betraf seit Mitte 2006 die Arbeit am Anti-Lärm-Pakt. So fand in zahlreichen Treffen der Arbeitsgruppe Verhandlungen und bilateralen Gesprächen mit Vertretern der Luftfahrtseite, Bürgermeistern und der Landesregierung über viele Runden die Diskussion über ein Verhandlungspaket statt, ebenso tagte ab April 2007 eine Expertengruppe zu Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes. Richtschnur der Vorschläge des Vorsitzenden und seines Teams für dieses Paket war die Umsetzung des Mediationspakets, insbesondere in den Punkten Anti-Lärm Pakt und Nachtflugverbot, da hier im Vergleich zum Ausbau noch ein Defizit lag. Der Vorschlag des Vorsitzenden für den Anti-Lärm-Pakt wurde vom Forum am 14. September 2007 im Grundsatz begrüßt, seine Vorschläge in Selbstverpflichtungserklärungen der Luftfahrt und der Landesregierung sowie in einem Landtagsbeschluss vom 12. Dezember 2007 aufgegriffen und teilweise im Planfeststellungsbeschluss adressiert – so auch der vom Vorsitzenden entwickelte Frankfurter Lärmindex (für weitere Darstellungen des Anti-Lärm-Pakts siehe unten).

### Entwicklung eines Frankfurter Fluglärmindexes

Zu den wichtigsten Neuerungen zählte hierbei die Entwicklung eines Index für Fluglärm, der es ermöglichen sollte, die Entwicklung des Fluglärms und seiner Auswirkungen in der Region transparent zu machen und die als eines der Hauptziele

des ALP angestrebten Erfolge im aktiven Schallschutz messen zu können. Zu- und Abnahmen von Belastungen können damit für die Gesamtregion ermittelt und dargestellt und auch für die jeweiligen Kommunen oder einen Stadtteil ermittelt und dargestellt werden. Die wichtigsten Ziele hierfür waren die Transparenz über die Entwicklung der Lärmbelastung in der Region, eine Abbildung der Auswirkung von aktiven Schallschutzmaßnahmen, die Bewertungsmöglichkeit bei Prüfungen, und welche Maßnahmen des aktiven Schallschutzes tatsächlich vorteilhaft sind und eingeführt werden sollten. Der Index sollte aber keine Grenzwerte ersetzen, die zeigen, ab wann Lärmbelastung als gesundheitlich bedenklich einzustufen ist oder ab wann Fluglärm im rechtlichen Sinn unzumutbar ist. Ergänzend hierzu wurde in dem ALP auch ein Nachtindex vorgelegt, der entwickelt wurde, um insbesondere bestimmte Entlastungswirkungen oder Belastungswirkungen in der Nacht beurteilen zu können. Er basiert auf den Ergebnissen der DLR Schlafstudie. Dieser Index soll die wahrscheinlichen zusätzlichen, nicht notwendigerweise erinnerbaren Aufwachreaktionen gemäß Definition des DLR abbilden, die sich aufgrund des Flugbetriebs zwischen 22-6 Uhr ergeben.

Die Konzeption des Lärmindex erfolgte nach wissenschaftlichen Kriterien. Dabei wurden Elemente von anderen internationalen Flughafenstandorten aufgegriffen, insbesondere von der schweizerischen EMPA. Der Index drückt die Zahl der hoch Belästigten innerhalb eines lärmbelasteten Gebiets aus. Sie ist ein zentrales Maß in der internationalen Lärmwirkungsforschung und wird für die Bewertung von Fluglärmwirkungen häufig herangezogen. Grundidee des Index ist es, zunächst das Ausmaß der Lärmimmissionen zu ermitteln – also das,

was bei den Menschen an Lärm ankommt. Danach wird festgestellt, wie viele Menschen jeweils in den nach Lärmintensität gestaffelten Gebieten wohnen. Aus dieser Zahl von Betroffenen wird dann ermittelt, wie viele Menschen davon bei welcher Lautstärke von Fluglärm als hoch belästigt einzustufen sind. Diese Ermittlung erfolgt nach den Erkenntnissen der umfangreichen RDF-Belastungsstudie. Sie wurde im Jahr 2006 fertig gestellt, ist weltweit eine der größten Studien zu diesem Thema und wurde durch mehrfache Qualitätssicherungen wissenschaftlich gut abgesichert.

Am 12. Dezember 2007 unterzeichneten die Luftverkehrswirtschaft und das Land Hessen eine Selbstverpflichtungserklärung, die u.a. die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen betrifft und die Absicht der Erfassung der dadurch erreichten Lärmreduktion z.B. in Form eines Indexes deutlich macht. Auch in ihrer Entscheidung über den Antrag der Fraport AG auf Planfeststellung einer vierten Landebahn hat die Planfeststellungsbehörde mit Datum zum 18. Dezember 2007 die Idee eines Fluglärmindex in modifizierter Form aufgegriffen und gleichzeitig in der Begründung zum Planfeststellungsbeschluss unter dem Vorbehalt gestellt, dass eine wissenschaftliche Qualitätssicherung noch aussteht. Damit das Ziel der Etablierung eines Index effektiv vorangetrieben werden kann, beauftragte der Vorsitzende des Regionalen Dialogforums eine wissenschaftliche Bewertung des Index-Modells.

Die "Wissenschaftliche Bewertung der im Rahmen des Ausbauverfahrens Frankfurter Flughafen entwickelten Vorschläge für einen oder mehrere Fluglärmindices für das Regionale Dialogforum" (Kurz: "Wissenschaftliche Bewertung Fluglärmindices Frankfurt") wurde von den Gutachtern Dirk Schreckenberger (ZEUS) Dr. Mathias Basner

(DLR) und Dr. Georg Thomann (Empa) nach Ende des RDF im August 2008 unter anderem Vertretern des HMWVL und der Fluglärmkommission vorgestellt. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass der Frankfurter Fluglärmindex und das Nachtindex von Prof. Wörner beide grundsätzlich geeignet, die an sie vom RDF gestellten Anforderungen zu erfüllen, als Instrument zur Beurteilung der Lärmentwicklungen aufgrund der Änderung von Zahl, Ort und Art der Überflüge zu dienen. Welche Konsequenzen aus den weiteren Empfehlungen der Gutachter zu ziehen sind, wird Gegenstand des zukünftigen Dialogs sein müssen.

### **Stellungnahmen des Vorsitzenden**

Die Stellungnahmen des Vorsitzenden in den vergangenen zwei Jahren betrafen beinahe ausnahmslos den Anti-Lärm-Pakt. Sie fielen dabei in zwei Kategorien: die öffentlichen Stellungnahmen in der Diskussion um den Anti-Lärm-Pakt und die Stellungnahmen gegenüber dem Landtag und den Behörden zum Anti-Lärm-Pakt. Diese Stellungnahmen standen jeweils unter dem Vorbehalt der persönlichen Perspektive des Vorsitzenden.

Am 13. September 2006 bezeichnete Wörner die verbesserte Verankerung des Nachtflugverbots im Landesentwicklungsplan durch das Kabinett als Erfolg des RDF. In den Landesentwicklungsplan war zumindest ein abwägungsrelevanter Grundsatz aufgenommen worden, nach dem die herausragende Bedeutung eines umfassenden Lärmschutzes in den Kernstunden der Nacht festgeschrieben wurde. Auf eine Aufnahme des Nachtflugverbots in den LEP hatte Wörner bereits zuvor gedrängt. Angesichts zunehmender öffentlicher Spekulationen zu den laufenden Verhandlungen für einen Anti-Lärm-Pakt kommentierte Wörner im April 2007 dreimal das Vorhaben der Verhandlungen, bevor er Ende April die

Absichtserklärung der Verhandlungsgruppe einer breiten Öffentlichkeit vorstellte. Die Unterstützung des Landtags für diese Verhandlungen begrüßte er Anfang Mai 2007. Nach öffentlichen Erläuterungen des geplanten Konzeptes des Anti-Lärm-Pakts im Juni und Juli 2007 stellte Wörner den Anti-Lärm-Pakt in einer Pressekonferenz am 7. September der Öffentlichkeit vor und berichtete am 14. September ebenfalls in einer Pressekonferenz über die Reaktionen des RDF auf den Anti-Lärm-Pakt.

Die Überstellung des Anti-Lärm-Pakts an die Parteien des Landtags, das HMWVL und den Bundesverkehrsminister wurde durch schriftliche Erläuterungen des Vorsitzenden zur Genese des ALP begleitet. Öffentlich erinnerte Prof. Wörner Bundesverkehrsminister Tiefensee an die Bedeutung des Nachtflugverbots, als dieses im September 2007 in Frage gestellt schien. Ablehnend kommentierte Prof. Wörner in diesem Zeitraum die Forderung der Lufthansa nach 41 Nachtflügen. Erfreut kommentierte er dagegen den Beschluss des Hessischen Landtags zur Umsetzung des Anti-Lärm-Pakts sowie die Selbstverpflichtungen der Landesregierung und der Luftfahrtseite vom 12. Dezember 2007. In einer ersten Reaktion auf den Planfeststellungsbeschluss bedauerte Prof. Wörner die Ausnahmen beim Nachtflugverbot und hielt fest, dass die Mediation noch nicht vollendet sei. Sie werde am Ende daran gemessen, was an Lärmschutz bei den Bürgern ankomme. Abschließend skizzierte der Vorsitzende in einer Stellungnahme gegenüber der Landesregierung neue Strukturen eines umsetzungsorientierten Dialogs und resümierte am 13. Juni die Arbeit des RDF in einer gemeinsamen Pressekonferenz mit Ministerpräsident Koch und weiteren Mitgliedern des RDF.

## Das Forum

### Aufgaben und Struktur

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

Neben dem Dialog war es Aufgabe des RDF, die Umsetzung des Mediationspakets zu begleiten und zu unterstützen. Diese Aufgabe war nicht allein durch das Forum, dem Entscheidungsgremium des RDF, zu bewältigen. Intensive Vorarbeiten leisteten die fünf Projektteams. Weiterhin wurden zeitlich begrenzte Kleingruppen, Begleitkreise und Task-Forces eingesetzt, die sich mit den Detailfragen beschäftigten. Allein in den Arbeitsgruppen arbeiteten rund 120 weitere Personen der Region. Darunter befanden sich nicht nur Vertretern der im RDF repräsentierten Institutionen, sondern auch zahlreiche Bürger, die sich ehrenamtlich engagierten. Auch Mitglieder aus dem

Bündnis der Bürgerinitiativen, das die Teilnahme am RDF selbst ablehnte, waren in den Projektteams des RDF vertreten.

Die Arbeiten des Regionalen Dialogforums, der Dialog, die vom Institut für Organisationskommunikation (IFOK) betriebene Geschäftsstelle mit Bürgerbüro, die Wissenschaftliche Begleitung, die vom Öko-Institut e.V. wahrgenommen wurde, sowie alle weiteren Kosten des RDF (Hearings, Gutachten, Veranstaltungen) wurden über einen Fonds finanziert, in den die Hessische Landesregierung sowie weitere Mitglieder des RDF einzahlten. Zusätzlich übernahmen Mitglieder des RDF einzelne Kosten, beispielsweise fanden die Sitzungen des RDF und der Projektteams auch in Räumlichkeiten der Mitglieder statt. Für das Jahr 2006 wurden von der Hessischen Landesregierung 1.082.000 € und von der Fraport AG 870.000 € in diesem Fonds bereitgestellt, für das Jahr 2007 waren es 1.080.000 € von der Hessischen Landesregierung und 900.000 € von der Fraport und für das Jahr 2008, 1.085.000 € von der Hessischen Landesregierung und 500.000 € von der Fraport. Über die Verwendung der Fondsmittel entschied das Regionale Dialogforum und der Vorsitzende unbeeinflusst in eigener Zuständigkeit. Damit war, wie bereits im Mediationsverfahren, die Neutralität der Mittelverwendung gewährleistet. Durch die gemeinschaftliche Entscheidung im RDF über die Mittelverwendung wurden die Gelder im Fonds neutralisiert.

### Themen und Schwerpunkte Juli 2006 – Juni 2008

Im Berichtszeitraum Juli 2006 – Juni 2008 wurde das Arbeitsprogramm weiter kontinuierlich abgearbeitet. Ein Fokus lag auf den Verhandlungen zum Anti-Lärm-Pakt, wie

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

man auch in der Presse verfolgen konnte. Innerhalb dieser Zeit konnten aber auch das Gutachten zur Lärmbelastigung und die Immobilienpreisanalyse beendet werden (siehe PT LFP und ÖG). Die Durchführung eines Sozialmonitorings wurde beschlossen, in Auftrag gegeben und befindet sich in der Bearbeitungsphase (siehe PT LFP). Ebenso wurde eine Umsetzungsplanung zum Umweltmonitoring in Auftrag gegeben und abgeschlossen (siehe PT ÖG). Am 18. Dezember erfolgte der Planfeststellungsbeschluss. Im ersten Halbjahr 2008 ging es im Wesentlichen um die zukünftigen Strukturen und Themen der Transparenz und des Dialogs in der Region.

Mit der Verabschiedung von „Positionen des RDF“ begannen Projektteams und Forum seit Herbst 2005, die Diskussionen der vergangenen Jahre zu bilanzieren und für die interessierte Öffentlichkeit darzustellen. Auf diese Weise entstanden bis zur Abschlussitzung am 13. Juni 2008 insgesamt 15 Dokumente zu ebenso vielen Themen: Fluglärmmonitoring, Kapazitätssteigernde Maßnahmen, Lärmabhängige Entgelte, Flugbetriebsbedingte Luftschadstoffe, Volkswirtschaftlicher Nutzen des Flughafens Frankfurt, Ergebnisse zur Entwicklung des Arbeitsmarktes, Kooperation von Flughäfen zur Verkehrsverlagerung, Kooperation Luft – Schiene, Lärmpunktekonto, Reduzierte Landeklappenstellung, Gutachten Praxisorientierte Umsetzung des Nachtflugverbots, Immobilienmanagement, Prognose-Monitoring und Prämissencontrolling, Tieffrequenter Lärm und eine Dokumentation zur Lärmwirkungsforschung.

### **Der Anti-Lärm-Pakt**

Die Stationen der Diskussion um den Anti-Lärm-Pakt waren im Einzelnen:

- Nachdem im Juni 2005 die Flughafenme-

diation Wien mit einem Vertragswerk einschließlich von Klageverzichten abgeschlossen wurde, stellten sich Mitglieder die Frage, ob dies auch für Frankfurt möglich wäre. Über das Wiener Verfahren berichtete am 25. November 2005 der Wiener Mediator und Process Provider Dr. Thomas Prader. Da das Interesse an Verhandlungen auch im RDF groß war, kündigte der Vorsitzende bilaterale Gespräche mit Mitgliedern des RDF zu den Potentialen einer Verhandlung an und nahm diese noch im Dezember auf.

- Auf der Basis der Sondierungen beauftragte das RDF am 16. Mai 2006 eine Arbeitsgruppe aus den Reihen der Mitglieder unter Leitung des Vorsitzenden mit der Aufnahme von Verhandlungen zur Konkretisierung des ALP. Mitglieder der AG Verhandlungen waren Bürgermeister Antenbrink (Flörsheim am Main), Herr Gaebges (BARIG), Prof. Schölch, Herr Dr. Schulte und Herr Häfner (Fraport), Herr Dr. Rupprecht und Herrn Johnson (Lufthansa), Herr Kaden, Herr Kraft und Herr Gebauer (DFS), Herrn Stadtrat Weiß (Offenbach), Bürgermeister Jühe (Raunheim) und Bürgermeister Quilling (Neulsenburg). Hauptziel der Verhandlungen war, die Lärmbelastigung in der Region weitreichend zu senken. Über den Fortgang der Arbeit wurde kontinuierlich im Forum berichtet. Der Prozess wurde durch Geschäftsstelle und Wissenschaftlicher Begleitung unterstützt.
- Am 26. März 2007 stand der ALP explizit auf der Tagesordnung der Klausursitzung des RDF. Dabei wurden möglichen Bestandteile eines ALP diskutiert. Es wurde deutlich, dass alle Mitglieder einem ALP eine große Bedeutung zumessen, sofern es gelingt, die verschiedenen Interessen in ein Gleichgewicht zu bekommen. Hierzu wurde auch eine im Forum vorgestellte Presseinformation herausgegeben, ohne

dass diese Presseinformation oder ähnliche Hinweise des Vorsitzenden in Interviews nennenswerte öffentliche Aufmerksamkeit auf sich zogen.

- Im April 2007 tagte zum ersten Mal die von der AG Verhandlungen einberufene Expertengruppe zur Prüfung der grundsätzlichen Umsetzbarkeit von Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes, der unter Leitung der Geschäftsstelle und der Wissenschaftlichen Begleitung Vertreter der DFS, der Fraport und der Lufthansa, der Fluglärmenschutzbeauftragte, der Vorsitzende der Fluglärmkommission und Vertreter des DLR angehörten. Sie zogen teilweise weitere Experten wie Dipl. Ing. Kurt Müller zu Rate. Die Expertengruppe veranlasste zahlreiche interne Prüfungen und Abschätzungen zur Umsetzung von Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes, die für Frankfurt in dieser Form in der Regel erstmalig für eine Institutionen-übergreifende Gruppe vorgenommen wurden. Für einige wenige der in den letzten Jahren im Rahmen der RDF Arbeit, der Arbeit der Fluglärmkommission u.a. vorgeschlagenen Maßnahmen endete die Prüfung zu diesem Zeitpunkt negativ. Alle anderen der im Anti-Lärm-Pakt vom 14. September 2007 genannten Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes erhielten grundsätzlich das „grüne Licht“ für die weitere Prüfung und Umsetzung dieser konstruktiv arbeitenden Expertengruppe, so dass nun in einem intensiven Prüfprogramm die technischen, lärmwirkungsbezogenen und rechtlichen Fragen weiter geklärt werden können. Die Gruppe tagte bis in den Sommer 2007 hinein und traf sich noch einmal abschließend im März 2008. Sie diente als Modell für die Expertenkommission, die – in erweiterter Form – in der neuen Dialogstruktur diese Prüf- und Umsetzungsschritte durchführen soll, wie Ministerpräsident Koch am 13. Juni 2008 in der Erläuterung der Strukturen des zukünftigen Dialogs darstellte.
- Anfang April 2007 fand die falsche Behauptung, Kommunen wollten sich von der Luftfahrtseite einen Klageverzicht abkaufen lassen, ihren Weg in die Presse. Eine Richtigstellung des Vorsitzenden am 12. April zeigte wenig Wirkung. Am 20. April eröffnete das hr-iNFO-Radio mit Meldungen zu diesem Gerücht die Nachrichten, was zahlreiche Wortmeldungen verursachte und zu tagelangen Spekulationen Anlass gab, insbesondere nachdem kleine Ausschnitte einer vorläufigen Version einer Absichtserklärung im Internet auftauchten. Die Printmedien hingegen berichteten durchaus wohlwollend: ein Durchbruch beim Lärmschutz sei in Sicht, berichteten Main Spitze und der Wiesbadener Kurier am 21. April, eine historische Chance erkannte die Frankfurter Neue Presse am 24. April. Aber viele Kommunen äußerten ihre Skepsis: auf ihr Klagerecht wollten sie unter keinen Umständen verzichten.
- In einer kurzfristig anberaumten Sondersitzung des RDF am 26. April 2007 stellte Prof. Wörner eine „Absichtserklärung zur Konkretisierung des Anti-Lärm-Pakts des RDF“ der AG Verhandlungen vor. Gegenstand der Absichtserklärung war die Festlegung der Inhalte der Verhandlungen zur späteren Umsetzung des Anti-Lärm-Pakts im Falle eines Ausbaus. Zu den Maßnahmen, die im Zuge der Verhandlungen geprüft werden sollten, legte die Absichtserklärung vor allem Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes, die genaue Ausgestaltung des Nachtflugverbots in der Mediationsnacht und den Randstunden der gesetzlichen Nacht sowie um Modelle zur Kontingentierung

fest. Auch ein Klageverzicht der Kommunen gegen den Ausbau und der Airlines gegen das Nachtflugverbot sollten Verhandlungsgegenstand sein. Die Stadt Offenbach, deren Vertreter regelmäßig an den Sitzungen der AG Verhandlungen teilgenommen hatte, distanzierte sich von der Absichtserklärung.

- Am 4. Mai 2007 unterstützte der Hessische Landtag in der aktuellen Stunde „RDF- Anti-Lärm-Pakt – Verhandeln im Interesse der Region“ den Weg der Verhandlungen.
- Auf seiner Forumssitzung am 11. Mai 2007 einigte sich das RDF auf eine gemeinsame Erklärung zur weiteren Arbeit am Anti-Lärm-Pakt. Zwar wurden die AG Verhandlungen aufgelöst, der Auftrag zu konstruktiven Verhandlungen der Verantwortlichen aber erneuert: Das RDF werde die Arbeiten zur Formulierung eines Anti-Lärm-Pakts fortsetzen, um möglichst bald ein entsprechendes Dokument zu erarbeiten. Dazu forderte das RDF alle Beteiligten zu konstruktiver Mitarbeit auf. Die Kommunen setzten dabei voraus, dass es im Prozess der Erarbeitung und im ALP nicht zu einer Separierung der Kommunen kommt. Außerdem akzeptierten die Kommunen keinen allgemeinen Klageverzicht als Vorbedingung.
- Am 16. Mai 2007 wurde zunächst den interessierte Mitglieder der Projektteams, dann in einer öffentlichen Dialogveranstaltung in Flörsheim die Absichtserklärung zum Anti-Lärm-Pakt vorgestellt. Über 200 Bürgerinnen und Bürger diskutierten kritisch mit Verantwortlichen aus dem RDF unter ihnen Prof. Johann-Dietrich Wörner, die Bürgermeister Michael Antenbrink und Thomas Jühe sowie Klaus zum Felde (ver.di) und Dr. Guido Amend von der Katholischen Kirche.
- Auf der Forumssitzung am 29. Juni 2007

stellte der Vorsitzende den Mitgliedern des RDF das Grundkonzept einer verbindlichen Regelung für einen Anti-Lärm-Pakt vor. Die Konturen einer verbindlichen Regelung waren demnach: (1) Vertrauensbildende Maßnahmen: Aktiver Schallschutz sobald wie möglich, (2) Einführung eines Lärmindex als transparentes Lärm-Messinstrument für alle Beteiligten, (3) Festlegung einer Lärmobergrenze über 2020 hinaus, (4) Festlegung der Lärminderung gegenüber dem prognostizierten Lärm – Anreizsystem für kontinuierlichen Aktiven Schallschutz, und (5) Regelung restriktiver Ausnahmen beim Nachtflugverbot auf der Basis der Lärminderung. Neben den Maßnahmen zur Lärmreduzierung beinhalte der Anti-Lärm-Pakt (6) weitere Regelungen zum Lärmschutz, so insbesondere Maßnahmen zum passiven Schallschutz, Immobilienmanagement, Monitoring sowie zum zukünftigen Dialog für eine Regionale Partnerschaft. – Das RDF erteilte dem Vorsitzenden daraufhin geschlossen den Auftrag, die Details der Regelungen zu entwickeln und in weiteren Gesprächen mit den Beteiligten auszuverhandeln. Nach Abschluss der Verhandlungen sollte das Gesamtpaket am 14. September 2007 im RDF zum Beschluss vorgelegt werden. Eine Einigung zu diesem Zeitpunkt wurde angestrebt, damit die Ergebnisse in den Planfeststellungsbeschluss einfließen können.

- Eine Woche vor der Sitzung des RDF präsentierte der Vorsitzende des RDF am 7. September 2007 seinen Vorschlag für einen Anti-Lärm-Pakt der Öffentlichkeit und diskutierte ihn am 10. September mit Mitgliedern des RDF in direkten Konsultationen. Der vorliegende Anti-Lärm-Pakt lege den Weg zu mehr Lärmschutz im Ausbaufall fest. Das definierte Ziel sei es, einen vorgeschlagenen Fluglärm-Index als Maßzahl für die hoch belästigte Be-



völkerung um 10 % zu senken. Außerdem werde erstmals für Frankfurt eine Obergrenze für die Lärmbelastung auch über das Jahr 2020 hinaus festgeschrieben. Hierfür benenne der ALP Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes und fordere den Ausbau passiver Schallschutzmaßnahmen über das gesetzlich erforderliche Minimum hinaus. Daneben werde – als zentraler Bestandteil eines effektiven Schallschutzes – ein Nachtflugverbot sowie ein besonderer Schutz der Nachtrandstunden zwischen 22-23 und 5-6 Uhr gefordert. Ergänzend fordere der ALP Kompensationsmaßnahmen wie ein Immobilienmanagement oder die Einführung eines Regionalfonds zur Finanzierung passiver Schallschutzmaßnahmen, des Immobilienmanagements sowie zusätzlicher Ausgleichsmaßnahmen für die Region zu ermöglichen, so der Vorsitzende. Der Pakt erfordere keine Gegenleistung der Kommunen, sondern verankere die gemeinsamen Anstrengungen vor allem des Flughafens, der Airlines und der Flugsicherung für eine Lärminderung. Klageverzicht der Lufthansa oder der Kommunen wurden ausgeschlossen.

- Am 14. September 2007 ergab ein Meinungsbild, dass die überwiegende Mehrheit des RDF den Anti-Lärm-Pakt im Grundsatz begrüßte. Der ALP beinhaltet Regelungen (1) zur Einführung eines nachvollziehbaren Lärmindex, (2) zur Minderung der Lärmbelastung: Senkung des Lärmindex um mind. 10 %, (3) zur Deckelung der Lärmbelastung über 2020 hinaus, (4) zur Umsetzung des Nachtflugverbots, (5) zum besonderen Schutz der Nachtrandstunden, (6) zu einem Zukunftsplan leiser Flughafen, (7) zum Passiven Schallschutz über das gesetzlich erforderliche hinaus, (8) zum Aufkauf und zur Entschädigung bei beson-

ders lärmbelasteten Immobilien, (9) zur Einführung eines Regionalfonds und (10.) zu einem Forum „Zukunft Flughafen und Region“ und einem Umwelt- und Nachbarschaftshaus. Im Forum besteht Konsens, dass der Vorsitzende das Papier an die Planfeststellungsbehörde, den Landtag, die Landesregierung und das Bundesverkehrsministerium sowie an weitere zuständige Stellen übermitteln werde. Ebenso forderte das RDF alle Verantwortlichen auf, an der Konkretisierung und Umsetzung zügig zu arbeiten. Außerdem werde das RDF offene gebliebene Fragen klären und weiter verhandeln.

- Bis Ende September leitete Prof. Wörner den Anti-Lärm-Pakt an die Planfeststellungsbehörde und die Parteien des Landtags sowie den Bundesverkehrsminister weiter und suchte das Gespräch mit allen interessierten Institutionen und Medien. Das Bürgerbüro besuchte neun Städte in der Region, um den Anti-Lärm-Pakt vorzustellen.
- Am 12. Dezember 2007 bestätigten der Hessische Landtag sowie die Selbstverpflichtung der Landesregierung und der Luftfahrtseite den Anti-Lärm-Pakt des RDF als zentrale Grundlage des Lärmschutzes am Flughafen Frankfurt.
- Am 18. Dezember 2007 forderte der RDF-Vorsitzende Professor Johann-Dietrich Wörner angesichts der Ausnahmen vom Nachtflugverbot eine zügige Umsetzung des Anti-Lärm-Pakts. Dies sei unabdingbar, um die Balance der Mediation aufrecht zu erhalten. Gleichzeitig begrüßte Wörner, dass die Einführung eines Lärmindex ausdrücklich möglich gemacht worden sei. Die Bewertung des Planfeststellungsbeschlusses durch Mitglieder des RDF fiel in der Forumssitzung am 29. Februar 2008 differenziert aus.

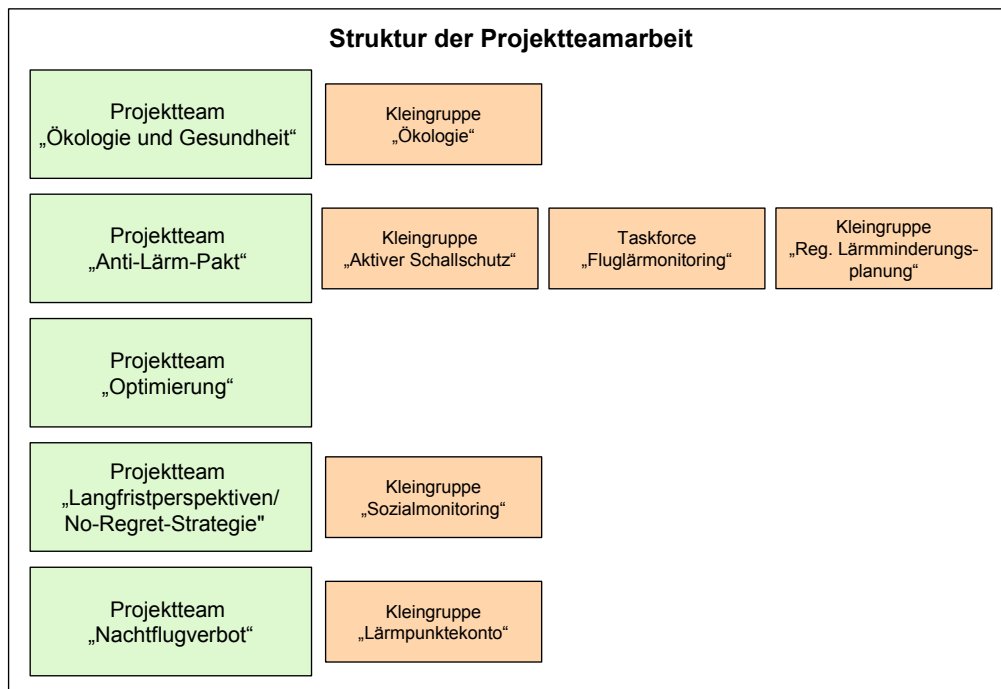
- Im April und Mai führte der Vorsitzende des RDF mehrere informelle Konsultationen zur künftigen Dialogstruktur durch. Dabei ging es um die Konkretisierung des zehnten Punktes aus dem Anti-Lärm-Pakt zur Transparenz und der künftigen Dia-

logstruktur. In den Konsultationen entstanden Empfehlungen, die der Kabinettsbeschluss vom 13. Juni zur künftigen Dialogstruktur in wesentlichen Punkten umsetzte.

## Die Projektteams

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

teams wurden Kleingruppen gebildet, die Themen vertieft bearbeiteten. Zu den Gutachten des RDF wurden so genannte Begleitkreise gebildet, welche die Gutachten betreuten. Die Struktur der Projektteamarbeit im Berichtszeitraum war folgende:



### Projektteam Anti-Lärm-Pakt

Im Zeitraum vom Juli 2006 bis zum Juni 2008 standen innerhalb des Projektteams „Anti-Lärm-Pakt“ folgende Themen im Fokus: die mögliche Einrichtung eines Umwelthauses, Aktiver Schallschutz, tieffrequente Lärmbelastung und weiterhin die Optimierung eines Systems zum Fluglärmmonitoring. Ein Thema der letzten Projektteamsitzungen war auch eine Themen- und Aufgabensammlung als Vorschlag für ein Folgegremium; keine Restantenliste, sondern vielmehr eine Anregung. – Die Kleingruppe Aktiver Schallschutz und die Task Force Fluglärmmonitoring setzten ihre Arbeit zu spezifischen Fragestellungen fort,

bevor ihre Aufgaben in der AG Verhandlungen aufgingen.

#### *Aktiver Schallschutz*

Hauptaufgabe des Projektteams „Anti-Lärm-Pakt“ war die Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, also an dem Ort, wo der Lärm auch entsteht. Das Projektteam und die Kleingruppe „Aktiver Schallschutz“ analysierten und diskutierten flugbetriebliche und technische Maßnahmen.

Konkret wurden gemeinsam mit der FLK (Fluglärmkommission) die Optimierungsmöglichkeiten bei der Flugroutengestaltung untersucht. Dabei wurden für alternative

Streu- und Bündelungsvarianten der Abflugstrecken Richtung Funkfeuer König (KNG) (Darmstadt Wixhausen) die Lärmwirkung berechnet, um potentielle Möglichkeiten zur Minderung der Lärmbetroffenheiten zu erarbeiten.

Im Rahmen einer Sitzung der KG AS wurde das Programm SIMULOPT vorgestellt. Es handelt sich dabei um ein Programm zur Berechnung lärmminimaler Abflugbahnen. Aus der jeweils anschließenden Diskussion ergab sich, dass sowohl das methodische Vorgehen als auch die Ergebnisse auf großes Interesse im Kreis der Teilnehmer stießen. Die Erschließung derartiger Lärminderungspotenziale auch durch aktiven Schallschutz sollte auch nach Ende des RDF ein zukünftiger Schwerpunkt in der Diskussion sein.

Auch die Diskussion, ob das ICAO-A-Verfahren (Steilstartverfahren) eine Lärminderung in Frankfurt bewirken könnte, wurde fortgeführt. Die Untersuchungsergebnisse der EMPA, welche durch die Luft Hansa in Auftrag gegeben wurde, ergaben, dass keins der beiden Verfahren klar zu favorisieren sei.

Die Fraport AG berichtete über deren Ergebnisse des Prüfauftrags zur versetzten Landeschwelle, der durch die Expertengruppe des RDF zum aktiven Schallschutz erging. Hierbei wurden die Ergebnisse der Prüfung zur Durchführbarkeit der versetzten Landeschwelle am Flughafen Frankfurt vorgestellt. Fazit war eine Ablehnung der versetzten Landeschwelle durch die Fraport AG aufgrund der Prüfungsergebnisse. Eine anschließende kontroverse und fachspezifische Diskussion zeigte die Notwendigkeit, dieses Thema auch im zukünftigen Dialog zu diskutieren.

In der Sitzung vom 8. Mai 2008 referierte ein Vertreter der Deutschen Flugsicherung

(DFS) und des WIDEMA e.V. zum Thema Continuous Descent Approach (CDA). In den Vorträgen wurden unterschiedliche Definitionen und Auffassungen vom Begriff und dessen Bedeutung erläutert als auch auf mögliche Optimierungspotenziale in Frankfurt hingewiesen. Zentraler Diskussionspunkt blieb der Vergleich zu London. Strittig blieb die Frage wie häufig in London ein CDA geflogen wird, mit sehr geringem Horizontalfluganteil. Die Teilnehmenden waren grundsätzlich der Meinung, das Thema CDA als wichtige Lärminderungsmaßnahme weiter zu verfolgen. Allerdings wurde auch darauf hingewiesen, dass ein CDA sich vor allem jenseits des Nahbereichs des Flughafens und damit für eine große Zahl von Personen positiv auswirkt, aber die besonders stark von Lärm Betroffenen weniger entlastet.

#### *Passiver Schallschutz*

Hinsichtlich des aktiven baulichen Schallschutzes informierte ein Experte der TU Darmstadt in der Projektteam-Sitzung vom 8. Februar 2007 über laufende Forschungsarbeiten zur Reduzierung von Schallimmissionen in Gebäuden. Im Mittelpunkt stand dabei die in Darmstadt erforschte Technik des Active Structural Acoustic Control (ASAC), die sich momentan noch in der Testphase befindet. Auch wenn mit Hilfe der Technik erste Erfolge in Probeversuchen erzielt werden konnten, sei noch ausgiebige Forschungs- und Entwicklungsarbeit erforderlich, so der Experte. So müsse beispielsweise erst an einem komplett ausgestatteten Gebäude getestet werden, ob sich mittels der Technik auch Belastungen des tieffrequenten Lärms reduzieren ließen. Der Experte sieht gute Chancen, dass in 3-4 Jahren gute Realisierungschancen für die Technologie bestehen könnten.

Daneben erstellte die WB eine Studie „Passiver Schallschutz, Erfassung und Darstellung passiver Schallschutzmaßnahmen an

großen europäischen Verkehrsflughäfen“. Die Studie gab einen Überblick über Förderprogramme an insgesamt 23 europäischen Verkehrsflughäfen und nannte Schutzziele bzw. -gebiete, Maßnahmen und Formen der konkreten Umsetzung für Passive Schallschutzmaßnahmen. Die Studie stellte fest, dass im Vergleich keinesfalls ein Trend zu Vereinheitlichung und Harmonisierung der Programme zu beobachten sei und an den einzelnen Flughäfen stattdessen jeweils spezifische Lösungen und Ansätze verfolgt würden.

#### *Fluglärmmonitoring*

Wie bereits im letzten Jahr beschäftigte sich die Task-Force Fluglärmmonitoring mit den Themen „Umwelthaus“ und der „Messung und Berechnung von Fluglärm.“ Das Papier „Positionen des RDF zum Thema Fluglärmmonitoring“ wurde im Projektteam ausführlich diskutiert. Das Papier diente dabei der Dokumentation und Ergebnissicherung der Arbeit des RDF. Zur Diskussion des Papiers wurde am 12. Oktober 2006 eine Sondersitzung einberufen. Das Papier wurde am 13. Juni 2007 im Projektteam und am 29. Juni 2007 im Forum verabschiedet.

In der Task-Force wird weiterhin an der Idee ein „Umwelthaus“ einzurichten festgehalten. Um den Inhalten des „Umwelthauses“ besser zu entsprechen, solle das Projekt in Zukunft „Nachbarschaftshaus“ genannt werden. Im Rahmen der Task-Force wurden Zielgruppe, Funktion und Komponenten eines Fluglärmmonitorings im Nachbarschaftshaus definiert.

In der Sitzung vom 5. September 2007 begrüßte das Projektteam die Gäste Herrn Post und Herrn Koolhaas von Geluidsnet

aus den Niederlanden, die ihre Arbeit im Umfeld des Flughafens Schiphol präsentierten. Hierbei wurden die Monitoringsysteme und die Erfahrung der Firma im Umgang mit der Öffentlichkeit, Gemeinden sowie dem Flughafen Schiphol beschrieben. Ergänzt wurde dieser Beitrag durch eine Präsentation des Deutschen Fluglärmdienstes (DFLD), in der Neuerungen beim Monitoring von Flugbewegungen und insbesondere bei der Darstellung der Flugbewegungen vorgestellt wurden.

Als ein sich ständig entwickelndes Feld sollte diese Arbeit neuer Monitoringsysteme in einem Umwelthaus festgehalten und unterstützt werden. Vertreter der Kommunen betonten dabei die enorme Bedeutung von Information und Transparenz auch im Hinblick auf Kontrolle. Eine Kopplung der Transponderdaten und Lärmdaten sei ein wesentlicher Schritt zur Kontrolle der Schallschutzmaßnahmen für Jedermann.

Die Frage, welche Auswirkungen tieffrequenter Lärm hat und wo noch Kenntnislücken bestehen, wurde im Projektteam ausführlich diskutiert. Es wird davon ausgegangen, dass tieffrequenter Lärm zum Teil erhebliche Belästigungen verursacht und vermutlich die Gesundheit des Menschen negativ beeinflussen kann. Ausgehend vom derzeitigen Kenntnisstand, besteht darüber Einigkeit, dass Forschungsbedarf für die nach wie vor offenen Fragen im Bereich der (tieffrequenten) Lärmwirkungsforschung besteht. Hierzu hat das RDF in seiner Sitzung am 13. Juni 2008, ein Positionenpapier zum Thema tieffrequenter Lärm verabschiedet.

### **Projektteam Optimierung**

Schwerpunkt des Projektteams waren Fragen zu Kooperationsmöglichkeiten mit anderen Flughäfen und der Bahn sowie eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Strukturen des Flughafens. Zudem fiel auch der Bereich Risikomanagement am Flughafen Frankfurt in die Zuständigkeit des Projektteams.

#### *Lärmabhängige Entgelte*

Das Dokument „Positionen des RDF zum Thema lärmabhängige Entgelte“ konnte im September 2006 erfolgreich verabschiedet werden. Thema dieses Papiers waren die Start- und Landeentgelte, die vom Flughafen erhoben werden. Seit langem wird diskutiert, ob sich diese als ökonomisches Steuerungsinstrument im Luftverkehr eignen. Es wird nach lauten und lärmarmen bzw. nach Tag und Nacht differenziert. Die Entgelte sollen ein Anreiz zur Anschaffung lärmarmen Flugzeuge, zeitlich bzw. örtliche Verlagerung der örtlichen Flugbewegung darstellen.

In der Sitzung am 24. Oktober 2007 begrüßte das Projektteam Herrn Rolshausen und Frau Schreiber von der Fraport AG, die über den derzeitigen Stand zur Fortentwicklung des Entgeltmodells berichteten. Die Referenten präsentierten Informationen und Daten zum Thema Emissionsentgelt und Lärmkomponente, die im Anschluss diskutiert wurden.

#### *Kapazitätssteigernde Maßnahmen*

Ein weiteres Thema in der Berichtszeit waren „Kapazitätssteigernde Maßnahmen.“ Um Informationen zu kapazitätssteigernden Maßnahmen zu erhalten, die an anderen Flughäfen praktiziert werden oder im Rahmen von Forschungsvorhaben untersucht werden, führte das RDF am 11. September 2006 ein Hearing zu diesem Thema durch.

Im Rahmen des Hearings wurden Verfahren diskutiert, deren Einführung durch neue Navigations- und Assistenzsysteme erleichtert werden kann. Hierzu zählen insbesondere der Curved Approach und ein im Vergleich zur heutigen Anwendung fortentwickeltes CDA-Verfahren.

Am 24. März 2007 wurde dazu ein Positionenpapier verabschiedet. Dabei wurden die in der Diskussion aufkommenden Punkte behandelt, die im Zusammenhang zur Kapazität stehen, wie etwa Curved Approach, PAM sowie der Zusammenhang zwischen Pünktlichkeit / Verspätungsrate und Kapazität. Das Ziel der Arbeiten des Projektteams war es dabei, geeignete kapazitätssteigernde Optimierungsmöglichkeiten zu identifizieren und deren Umsetzung bei Bedarf zu unterstützen. Der zukünftige Dialog sollte diese Verfahren im Rahmen der Arbeiten zum aktiven Lärmschutz weiterhin untersuchen.

In der Sitzung am 8. Mai 2008 erläuterte die Wissenschaftliche Begleitung die Entwicklung der Luftverkehr-Schiene-Kooperation im Frachtverkehr. Es wurde der aktuelle Stand zum Aufbau einer Schienenverbindung zwischen den Flughäfen Leipzig und Frankfurt sowie zu den zukünftigen Planungen präsentiert. Dabei wurde auch darauf hingewiesen, dass die Schienenverbindung explizit im aktuellen Entwurf des Masterplans Güterverkehr und Logistik des BMVBS als prioritäres Projekt aufgeführt ist.

### **Projektteam Nachtflugverbot**

Da die Punkte des Arbeitsprogramms abgearbeitet wurden, ruht die Arbeit des Projektteams auf Wunsch der Mitglieder.

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

Im Allgemeinen setzte sich das Projektteam mit der Entwicklung und den Auswirkungen des Flughafens für die Zukunft auseinander um entsprechend vorausschauende Lösungen zu finden. Hauptthemen des Projektteams waren während des Berichtszeitraums das Gutachten Immobilienpreisanalyse und die Vorbereitung der Pilotphase Sozialmonitoring. Daneben wurde ein Hearing zur „Aktuellen Entwicklung am Arbeitsmarkt in der Flughafenregion“ durchgeführt und mehrere Positionenpapiere zur Abnahme im RDF erarbeitet. Ebenso wurde im Jahr 2007 über den Verhandlungsstand zum Anti-Lärm-Pakt berichtet.

#### *Aktuelle Entwicklung am Arbeitsmarkt in der Flughafenregion*

Hinsichtlich der Arbeitsmarktentwicklung in der Flughafenregion wurde am 15. Februar 2007 ein vom Projektteam vorbereitetes Expertengespräch durchgeführt. Der Fokus des Expertengesprächs lag auf der Fakterhebung seit 2000. Die Leitfragen adressierten auch mögliche Korrelationen der Arbeitsplatzentwicklung zwischen Arbeitsplätzen einerseits und Flugbewegungen, Frachtentwicklung und Passagierzahlen andererseits sowie katalytische Effekte. Zum einen war also bedeutend, wie sich die Situation des Arbeitsmarktes in den letzten Jahren entwickelt hat und zum anderen, ob sich eine Erweiterung durch die neue Landebahn auf die Arbeitsplätze auswirkt – und insbesondere, ob dadurch neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Zentrale Fragestellungen waren: Wie hat sich die Arbeitsplatzsituation am Flughafen Frankfurt quantitativ und qualitativ seit dem Jahr 2000 entwickelt? Gibt es Differenzen zwischen der realen Arbeitsplatzentwicklung und den in den vorangegangenen Verfahren generell erwarteten Arbeitsplätzen? Wenn es

Differenzen geben sollte: Welche Ursachen können für Differenzen zwischen den Prognosen und der realen Arbeitsplatzentwicklung verantwortlich sein?

Im Rahmen des Hearings wurde der aktuelle Zustand der Beschäftigung am Flughafen und in der Region durch die Experten dargestellt. Die Ergebnisse der Beschäftigungszahlen deckten sich im Großen und Ganzen mit den in Auftrag gegebenen Gutachten und Prognosen der Mediation. Hinsichtlich der durch den Flughafen bereitgestellte internationale Luftverkehrsbindung und den sogenannten Standorteffekten bestand unter den Experten Uneinigkeit. Ein grundsätzlicher Zusammenhang zwischen Flughafenwachstum und Arbeitsplatzzahlen wurde von einem Teil der Experten nicht bestätigt. Die Diskussion der Ergebnisse des Hearings mündete in die Erstellung eines Ergebnispapiers zum Thema Arbeitsmarktentwicklung, das dem Positionenpapier Volkswirtschaftlicher Nutzen beigelegt und dem Forum zur Abnahme am 29. Februar überstellt wurde.

#### *Internalisierung externer Kosten*

Im Projektteam wurden die Ergebnisse des Expertenhearings „Internalisierung externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt/Main – Möglichkeiten und Grenzen“ vom 21. Juni 2006 vorgestellt. Ziel des Expertenhearings war es, von Experten die Aussagefähigkeit der Monetarisierung der externen Kosten zu würdigen und vor allen Dingen die Sinnhaftigkeit und Machbarkeit der Internalisierung einzelner Kostenkategorien zu prüfen. Dabei sollten insbesondere mögliche Instrumente und Adressaten der Internalisierung diskutiert werden. Daneben sollte geklärt werden, welche „Anteile“ externer Kosten bereits über Leistungen der Fraport AG „internalisiert“ sind (z.B.: über das Lärmschutzprogramm).

Als Ergebnis des Expertenhearings konnte festgehalten werden, dass die Experten sich darin einig waren, dass die für das RDF erstellte Studie den aktuellsten Stand der Wissenschaft widerspiegelt. Die Experten kamen zu der Einschätzung, dass die Berechnung der externen Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt als Orientierungshilfe für politische Entscheidungen zur Abwägung der Kosten und Nutzen des Ausbaus des Flugbetriebs am Flughafen und zur Reduzierung der unbeabsichtigten negativen Folgen beitragen, auch wenn die Internalisierung der externen Kosten nicht dazu führen wird, dass die Belastungen ganz entfallen. Die Experten bezweifelten aufgrund der Höhe der externen Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt, dass eine Internalisierung eine Steuerungswirkung entfalten könnte; konkret heißt das, dass eine mögliche Veränderung der Nachfrage nach Flugverkehr bezweifelt wird. Dennoch wurde anerkannt, dass die Internalisierung der externen Kosten Grundlage für die Ausgestaltung wichtiger Finanzierungs- und Kommunikationsinstrumente in Bezug auf die untersuchten Wirkungskategorien sein kann. Es wurde empfohlen, die externen Kosten nicht über ein einzelnes Instrument zu internalisieren, sondern stattdessen differenziert nach den einzelnen Kostenkategorien. Die Experten kamen dabei zu der einhelligen Meinung, dass bei der Instrumentierung die Reduzierung der negativen Folgen des Flugverkehrs auch über die Steuerungswirkung wichtiger ist, als exakt die quantifizierten externen Kosten zu internalisieren.

Grundsätzlich wurde empfohlen, direkt am Flughafen nur diejenigen externen Kostenkategorien zur Internalisierung in Betracht zu ziehen, die am Flughafen „gesteuert“ werden können, also Lärm, Luftschadstoffe, Risiko sowie Natur & Landschaft. Die externen Kosten der Emission von Treibhausgasemissionen muss international oder

zumindest national vorangetrieben werden. Über den Flughafen selbst können jedoch freiwillige Beiträge zum Klimaschutz geleistet werden.

Das Projektteam und das RDF nutzten die Ergebnisse des Gutachtens und des Expertenhearings, um darauf aufbauend die Positionen des RDF zu diskutieren und im Ausblick Priorisierungen für konkrete Empfehlungen vorzunehmen, zu welchen Kostenkategorien weiter gehende Instrumente zur Internalisierung vorgenommen werden sollten. Das Positionenpapier wurde am 25. September 2007 an das Forum weitergeleitet und dort abgenommen.

### *Positionen zum Volkswirtschaftlichen Nutzen*

Die wirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Bedeutung des Flughafens Frankfurt/Main wurde bereits im Mediationsverfahren sehr intensiv diskutiert und anschließend in das wissenschaftliche Arbeitsprogramm des Regionalen Dialogforums aufgenommen und im Projektteam „Langfristperspektiven / No-Regret-Strategie“ weiterbearbeitet. Das Papier „Positionen zum Volkswirtschaftlichen Nutzen“ wurde in der Forumssitzung am 17. November 2006 erfolgreich verabschiedet. Im Hinblick auf die im Rahmen der förmlichen Verfahren für den Flughafenausbau quantitativ ermittelten Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte wurden im RDF und im Projektteam kontroverse Positionen vertreten.

### *Gutachten Immobilienpreisanalyse*

Der Gutachter stellte im Oktober und November 2006 in Anwesenheit des Qualitätssicherers den Stand des Gutachtens vor. Bei der Erfassung der Objekte kam es ebenso zu Zeitverzögerungen wie durch die Entscheidung des Forums, die erhobenen Daten mit einer umfangreichen Rechnung zu plausibilisieren und zu stabilisieren. Dazu wurde der Auftrag des Qualitätssicherers



auf eine vollständige Überprüfung der Hochrechnung des Gutachters ausgeweitet. Die Zeitverzögerung erlaubte aber, im Gutachten die mit der neuen Prognose der Fraport aktualisierten Zahlen für 2020 zu verwenden.

Im April 2007 berichtete die QS, dass die Ergebnisse der qualitätssichernden Plausibilisierung und des Gutachters ähnliche Größenordnungen aufwiesen. Demnach könne die Qualitätssicherung die Ergebnisse des Gutachters stützen. Das Gutachten wurde auf Empfehlung des Begleitkreises am 29. Juni abgenommen, ebenso die Plausibilisierung der Gutachter und eine gemeinsame Synopse aller erzielten Ergebnisse von Gutachter, Qualitätssicherung, Wissenschaftlicher Begleitung und Geschäftsstelle. Das Projektteam empfahl umfangreiche Hinweise zur Veröffentlichung der sensiblen Ergebnisse; dem entsprachen Geschäftsstelle und Wissenschaftliche Begleitung durch ausführliche Hinweise im Internet. Die vertiefte Diskussion der Ergebnisse des Gutachtens im Herbst 2007 mündete in ein Positionenpapier zum Immobilienmanagement, das vom RDF am 29. Februar verabschiedet wurde.

#### *Pilotphase Sozialmonitoring*

Nach umfangreichen Vorarbeiten wurde im November 2006 das Konzept der Wissenschaftlichen Begleitung für ein Sozialmonitoring vorgestellt. Dem folgte im Februar 2007 eine konkrete Leistungsbeschreibung. Sie sah eine erste Pilotphase für ein Monitoring des Einflusses des Flughafens auf die Sozial- und Wirtschaftsstruktur der umliegenden Gemeinden vor. Das RDF führte daraufhin auf Empfehlung des Projektteams eine Ausschreibung durch. Das Projektteam bewertete die eingegangenen vier Angebote. Daraufhin vergab das Forum am 11. Mai 2007 die Pilotphase entsprechend der eindeutigen Empfehlung aus Kleingrup-

pe und Projektteam an das Konsortium von IWU, IU und Prof. Häußermann. Mit der Qualitätssicherung werden empirica und Herr Langhagen-Rohrbach aus dem Begleitkreis zum Sozialmonitoring beauftragt. Am 5. Juni stellten die Gutachter dem Begleitkreis und dem Projektteam erste Ergebnisse vor. Am 13. Juni beschloss das RDF folgendes Vorgehen: Nach den noch ausstehenden zwei BK-Sitzungen zur Diskussion von Ergebnissen und Abschlussbericht erfolgt in Absprache mit der Staatskanzlei die Abnahme und Veröffentlichung durch Prof. Wörner, der sich in der Verantwortung zur Betreuung abschließender RDF-Arbeiten sieht. Je nach Terminlage der Begleitkreissitzungen ist damit erst im Herbst 2008 zu rechnen.

#### *Szenarioprozess 2035, Prognose 2020 und Prämissencontrolling*

Im November 2006 war im Forum die Auswertung einer Umfrage unter den Mitgliedern des RDF und der Projektteams zu den Zukunftsfragen der Region vorgestellt und daraufhin zur weiteren Aufarbeitung ins Projektteam LFP überwiesen worden. Das Projektteam diskutierte daraufhin im Februar 2007 Erwartungen und Aufgaben eines RDF-Szenarioprozesses. Die Absicht, in einer Kleingruppe die weiteren Schritte im Projektteam vorzubereiten, wurde nicht mehr verfolgt als im April 2007 deutlich wurde, dass die Gestaltung konkreter Zukunftsszenarien in den Verhandlungen zum Anti-Lärm-Pakt diskutiert wurde. Forum und Projektteam bewerteten im Anschluss daran den Szenarioprozess als Thema für den zukünftigen Dialog im Konvent Flughafen und Region.

Referenten der Fraport präsentierten am 4. Juli die Aktualisierung der Luftverkehrsprognose für das Jahr 2020. Dabei wurde betont, dass die Prognose 2020 unter Einbeziehung aller aktuellen Erkenntnisse bis

zum Jahr 2020 erstellt und keine Fortführung der ursprünglichen Prognose 2015 sei.

### **Projektteam Ökologie und Gesundheit**

Das Projektteam widmete seine Aufmerksamkeit den Auswirkungen von Fluglärm auf Lebensqualität und Umfeld der Bevölkerung. Das Thema Belästigung durch Fluglärm war weiterhin ein bedeutsames Thema im Berichtsjahr. Weitere behandelte Aufgaben waren „Flugbetriebsbedingte Luftschadstoffe“ und Umweltmonitoring.

#### *Gutachten zur Belästigungsstudie durch Fluglärm*

Dem Gutachten lagen die von Fraport zur Verfügung gestellten DES- Daten sowie die Daten aus dem Gutachten zur Regionalen Lärminderungsplanung zu Grunde. Im Projektteam wurde im August 2006 der vorläufige Endbericht des in 2004 begonnenen Gutachten vorgestellt und daraufhin im Forum am 15. September 2006 verabschiedet. Das Thema wurde im Rahmen einer Kleingruppe weiterhin diskutiert.

Daraufhin erstellte die Wissenschaftliche Begleitung ein abschließendes Positionenpapier zum Prämissencontrolling zum 19. Februar, das vom Forum am 13. Juni 2008 abgenommen wurde.

#### *Analyse der Ungleichverteilung von Nutzen und Lasten durch den Flughafen in der Region*

Am 16. April 2008 stellte die WB Grundzüge einer Dokumentation der Diskussion über die Ungleichverteilung von Nutzen und Lasten durch den Flughafen in der Region vor. Das Projektteam beschloss am 5. Juni, hierzu kein eigenes Papier an das Forum weiter zu leiten.

Das Projektteam war sich darin einig, dass die Ergebnisse der Belästigungsstudie ausführlich diskutiert werden sollten. In seiner

letzten Sitzung Ende November 2006 vereinbarte das Projektteam Ökologie & Gesundheit vereinbart, den ehemaligen Begeleitkreis zur Belästigungsstudie als Kleingruppe wieder einzuberufen. Aufgabe dieser Kleingruppen war die vertiefte Diskussion der Ergebnisse der Belästigungsstudie und gleichermaßen die Formulierung von Maßnahmen, Schlussfolgerungen und Perspektiven zur Vorbereitung der Diskussion im Projektteam.

Am 6. März 2007 wurde ein Hearing zur Lärmwirkungsforschung durchgeführt. Die Kleingruppe beschäftigte sich daraufhin mit den Ergebnissen des Hearings und deren Implikationen im Zusammenhang mit der Belästigungsstudie. Die Mitglieder der Kleingruppe diskutierten ebenfalls ein Angebot des Gutachters der Belästigungsstudie über mögliche Nachuntersuchungen einzelner spezifischer Fragestellungen, die die Studie aufgeworfen hat. Der Gutachter selbst referierte am 4. Juli 2007 Ergebnisse einer Sekundärauswertung, in der untersucht wurde, warum in der Belästigungsstudie bei vielen Befragten die Fluglärmbe- lästigung oder auch die maximale Einzelquellenbelastung größer eingeschätzt wurde als die Gesamtlärmbelastigung.

In Zusammenarbeit mit der Wissenschaftlichen Begleitung wurde ab September 2007 mit der Erstellung eines Positionenpapiers zur Lärmwirkungsforschung begonnen. Die Arbeit der Kleingruppe war von gegenseitigem Misstrauen geprägt, was die Diskussion und Ergebnissicherung erschwerte. Bis zum 9. April 2008 wurden zehn gemeinsame Positionen formuliert, bei denen jede Seite von ihren ursprünglichen Positionen abrückte. Kurz vor der Kleingruppensitzung am 16. April meldete Fraport neue umfassende Änderungswünsche am Positionenpapier an. Das ursprünglich geplante Positionenpapier bestand aus den vier Teilen:

1.) Einleitung und Hintergrund, 2.) Inhalt und Ergebnisse der Arbeiten im RDF, 3.) Positionen des RDF, 4.) Empfehlungen und Ausblick. Als sich abzeichnete, dass kein konsensuales Positionenpapier entstehen würde, wurde das Dokument aufgeteilt, so dass letztlich drei Papiere entstanden, die auf der abschließenden Sitzung des Projektteams am 5. Juni 2008 ausführlich und kontrovers debattiert wurden. Das Projektteam verabschiedete dennoch konsensual eine Dokumentation, welche die achtjährigen Arbeiten des RDF zum Thema Lärmwirkungsforschung wiedergab. Zu einem Entwurf von Positionen in mehreren Versionen war weder in der Kleingruppe noch im Projektteam Konsens zu erzielen gewesen, ebenso wenig zu dem Entwurf eines Perspektivenpapiers der Wissenschaftlichen Begleitung. Letztendlich wurde die Dokumentation der Arbeiten zur Abnahme empfohlen und die beiden anderen Papiere – ein Entwurf von Positionen und das Perspektivpapier der Wissenschaftlichen Begleitung – an das Forum zur Diskussion weitergeleitet. In seiner Sitzung vom 13. Juni 2008 wurde die Dokumentation durch das RDF abgenommen. Die beiden anderen Dokumente wurden zur Befassung an die neue Dialogstruktur überwiesen.

*Positionen des RDF zum Thema „Flugbetriebsbedingte Luftschadstoffe“*

Die Mitglieder des Projektteams nahmen im Oktober 2006 den Bericht aus der Kleingruppe Ökologie ab. Diese hatte das Thema Auswirkungen von flugbetriebsinduzierten Beeinträchtigungen der Luftqualität für die weitere Diskussion im Projektteam vorbereitet und sich dabei über die Priorisierung des Themas und Maßnahmenvorschläge zur Emissionsminderung verständigt. Im Projektteam berichteten die Vertreter von Fraport und Lufthansa über ihre jeweiligen Aktivitäten und Ergebnisse der

Prüfaufträge. Der Bericht wurde im Projektteam lobend zur Kenntnis genommen und die Diskussion zum Thema „Flugbetriebsbedingte Luftschadstoffe“ vorläufig abgeschlossen. Die Zusammenfassung des Diskussionstandes erfolgte im Rahmen eines Positionenpapiers, welches in der Forumsitzung vom 2. Februar 2007 angenommen wurde. Das Projektteam Ökologie & Gesundheit begrüßte den Fortgang bei der Umsetzung des Umweltmonitorings, das im Jahr 2007 weitergehend konkretisiert und von einer Arbeitsgruppe bei der Staatskanzlei aktiv begleitet wurde. Hier sollte die Messung und Interpretation zur Entwicklung von Luftschadstoffen eine von mehreren Beobachtungspositionen sein. Im Laufe des Jahres 2007 wurde über den Fortgang der Umsetzung schadstoffreduzierender Maßnahmen berichtet.

*Umweltmonitoring*

Die Wissenschaftliche Begleitung und ein Mitglied des PT ÖG vertraten das RDF in einer interministeriellen Arbeitsgruppe zum Umweltmonitoring. In dieser Arbeitsgruppe wurden auf der Grundlage des RDF-Gutachtens Umweltmonitoring die Datenverfügbarkeit und Umsetzbarkeit vorgeschlagener Parameter geprüft und konzeptionelle Ansätze für verschiedene Schutzgüter herausgearbeitet. Ebenso wurden organisatorische und finanzielle Rahmenbedingungen für ein öffentlich zugängliches Monitoring diskutiert. Da ein Umweltmonitoring auch der Allgemeinheit zugänglich sein soll, stellte sich die Frage nach der Einbindung in bestehende oder neue institutionelle Bedingungen.

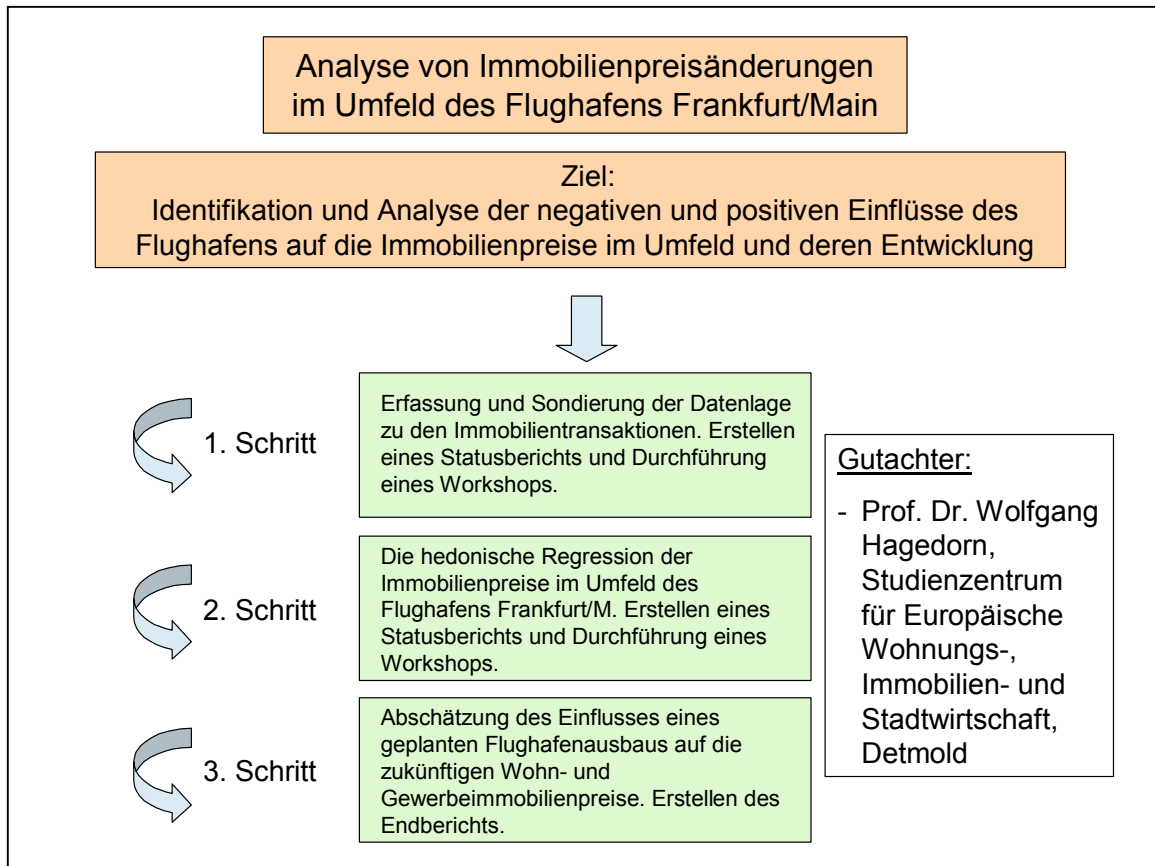
Das PT begleitete die Diskussion, in dem sie beispielsweise im Februar 2007 erste Ideen für ein mögliches Umwelt- und Nachbarschaftshaus sammelten, in welchem verschiedene Monitoringsysteme integriert werden sollten. Das Umwelt- und Nachbar-

schaftshaus solle der Konzeption, Zusammenführung von Daten, das Datenmanagement und nicht zuletzt die Auswertung und Aufbereitung der verschiedenen Monitorings (Fluglärm, Umwelt, Sozial, Belästigung) im Sinne einer Schnittstelle dienen. Durch einen Internetauftritt sollen die Daten auch der breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Daneben wurde auch ein umweltpädagogischer Bildungsauftrag diskutiert. Ausstellungen, Veranstaltungen oder Diskussionen für Besuchergruppen sind nach Auffassung einiger Mitglieder ebenso denkbar.

Nach der Bitte von Prof. Wörner um Kommentierung des vom RDF erstellten Gutachtens „Konzepterstellung zur Einführung eines regionalen Umweltmonitorings“ empfiehlt der Ministerpräsident in einem Schreiben vom Juni 2007, die Ergebnisse der interministeriellen Arbeitsgruppe als Grundlage für ein Umweltmonitoring zu nehmen und das Umweltmonitoring selbst zum Teil der Vereinbarung des ALP zu machen. Hierzu wurden im Juli 2007 Vorschläge zum Monitoringkonzept, seiner Institutionalisierung und Finanzierung, zu räumliche Bedingungen und Anbindung an den Dialog diskutiert. Hierzu wurden im Juli 2007 Vorschläge zum Monitoringkonzept, seiner Insti-

tutionalisierung und Finanzierung, zu räumliche Bedingungen und Anbindung an den Dialog diskutiert. Diese Diskussion mündete im Herbst 2007 in einen Kriterienkatalog für das Umwelt- und Nachbarschaftshaus und seinen möglichen Standort sowie in Eckdaten des Konzeptes für ein Umwelt- und Nachbarschaftshaus auf Basis einer Recherche zu Umweltinformationszentren. Es bestand im Projektteam Einigkeit, dass ein Umweltmonitoring möglichst zeitnah beginnen müsse. Auf Empfehlung der interministeriellen Arbeitsgruppe vergab das Forum am 14. September 2007 kurzfristig Teile einer gesamtheitlichen Ausführungsplanung an das Senckenberg-Institut, um möglichst zeitnah mit der Erfassung der Null-Linie in einem bestimmten Zeitfenster im Frühjahr 2008 als Grundlage des Umweltmonitorings beginnen zu können. Die Ergebnisse des Gutachtens lagen im Januar 2008 vor. Allerdings verweigerten die Kommunen Kelsterbach und Rüsselsheim in der Folge bis auf weiteres die Betretungsrechte in ihre jeweiligen Wälder. Die Wissenschaftliche Begleitung erarbeitete deshalb bis zur abschließenden Sitzung im Juni 2008 eine Vorlage zur Umsetzung des Monitorings nach dem Abschluss des RDF.

## Abgeschlossene Gutachten des RDF



### Gutachten Immobilienpreise

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

Der Schwerpunkt der Untersuchung lag dabei auf Wohnimmobilien. Im Fokus standen 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 wurden insbesondere die sehr gute Ver-

kehrsanbindung von Standorten über den Flughafen und die damit verbundenen Skalenvorteile und höhere Faktorproduktivitäten (Arbeitsproduktivität, Kapitalproduktivität und Flächenproduktivität) berücksichtigt. Das Gutachten sollte beide genannten Effekte getrennt voneinander quantifizieren und im Hinblick auf ihre Bedeutung in Relation zueinander diskutieren.

Die ersten zwei Phasen des Gutachtens waren bereits abgeschlossen und vom RDF auch abgenommen. In Phase 1 ging es um die Erfassung und Sondierung der Datenlage zu den Immobilientransaktionen. Gegenstand der Phase 2 war die hedonische Regression der Immobilienpreise im Umfeld des Flughafens Frankfurt/M. In Phase 3 des Gutachtens, welche in den Berichtszeitraum fällt, wurde der Einfluss eines geplanten Flughafenausbaus für die zukünftigen

Wohn- und Gewerbeimmobilienpreise in der Region abgeschätzt. Mehrere Begleitkreis-Treffen sowie das Projektteam LFP prüften und begleiteten die Erstellung des Abschlussberichts. Im Forum wurde das Gutachten „Analyse von Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt/M.“ am 29. Juni 2007 abgenommen. In einer Synopse wurden die umfangreichen Arbeiten inklusive der erweiterten Qualitätssicherung zusammengefasst. Im Rahmen des Gutachtens wurden Kaufverträge von ca. 900 Objekten analysiert.

Quantifizierbare Ergebnisse für Gewerbeimmobilien konnten aufgrund fehlender Datengrundlage nicht berücksichtigt werden. Die Analyse ging von einer konstanten Besiedlung aus, die aber den technischen Fortschritt der Flugzeuge (Lärmbelastung 2020) berücksichtigt. Diese Annahme ist vernünftig, kann aber dadurch nicht alle Effekte abbilden. Mit einer vertieften Analyse (als Fallbeispiel für eine Gemeinde konzipiert) könnte diesen Wechselwirkungen weiter nachgegangen werden.

<b>Gutachter</b>	<b>Qualitätssicherer</b>	<b>Laufzeit des Gutachtens</b>
Prof. Wolfgang Hagedorn, <i>Fachhochschule Lippe &amp; Höxter</i>	Markus Maibach, <i>INFRAS, Zürich</i>	Beginn: Oktober 2005 Ende: Juli 2007

### **Gutachten Belästigungsstudie**

Das RDF hatte eine Studie zur Erfassung der Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens vergeben. Ziel der Studie war 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 hatte folgende Aufgabenstellung:

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

Um aussagefähige Antworten geben zu können, wurden mehr als 2300 Flughafen-anwohner befragt. Von den 2300 Probanden wurden 200 ausgewählt und vertieft

befragt. Sie gaben stündlich ihre Belästigung in einen Handcomputer ein. Dadurch entstand ein aktuelles Tagesprofil der individuellen Lärmbelästigung an jeweils vier aufeinanderfolgenden Tagen.

Die Ergebnisse der Belästigungsstudie besagen, dass die von den Menschen der Region empfundene Belästigung durch Fluglärm hoch ist und deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegt. Fluglärm belästige besonders morgens und abends. Ein besonderer Schutz der Anwohner ist entsprechend der Studie in den Randstunden des Tages wichtig: die Morgenstunden bis 9 Uhr sowie abends von 22-23 Uhr. Während diesen Zeiten wachen die meisten Menschen auf bzw. schlafen ein. Deshalb fühlen sie sich stärker belästigt als bei Fluglärm während des Nachtschlafs. Gleichzeitig wird es als störend empfunden, die Schlafphase zu verkürzen.

Die Studie machte eines besonders deutlich: Passive Schallschutzmaßnahmen, zum Beispiel Schallschutzfenster, sind zwar notwendig – aber nicht ausreichend, um vor Belästigung zu schützen und die Wohn-

und Lebensqualität zu erhalten. Wenn die Befragten über ihre Belästigung durch Fluglärm sprechen, beziehen sie den Außenbereich der Wohnung immer mit ein. Darüber hinaus wird der Anteil der Pausen, also die Zeit ohne Überflüge, als besonders wichtig empfunden.

Bedeutend für die Belästigung durch Fluglärm ist gemäß den Studienergebnisse die Frage, wie stark der Befragte den Verantwortlichen für die Lärminderung vertraut. Wer wie 65% der Befragten erwartet, dass der Fluglärm auf jeden Fall zunehmen wird, ist auch jetzt schon stärker belästigt. Au-

ßerdem berichtet er über eine geringere Lebensqualität und Lebenszufriedenheit. Die Lebenssituation um den Frankfurter Flughafen wurde auch im Hinblick auf Gesundheitsschäden, Kerosin, Bedrohungsgefühle aufgrund geringer Überflughöhen und nicht zuletzt die Sorge vor Wertverlust der eigenen Immobilie beeinflusst. Die Studie empfahl dem RDF, die Befürchtungen der Bevölkerung aufzugreifen und gezielt zu informieren.

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

## Laufende Gutachten des RDF

### Sozialmonitoring

Ziel des Sozialmonitorings sollte es sein, durch eine Analyse die Veränderungen der Sozial- und Wirtschaftsstruktur in den umliegenden Gemeinden am Flughafen Frankfurt zu ermitteln. Das Konzept besteht aus zwei „Säulen“: 1. Erhebung, Analyse und Bewertung von Kontextindikatoren und 2. Motivationsbefragung zur Mobilität (Wanderungsmotivbefragung). Die Wissenschaftliche Begleitung erfolgte durch Herrn Christian Hochfeld vom Öko-Institut in Darmstadt. Als Gutachter wurden das Institut für Wohnen und Umwelt GmbH Darmstadt Herr Dr. Holger Cischinsky; Infrastruktur und Umwelt Herr Hans-Jürgen Gräff und Herr Oliver Loem sowie Herr Prof. Dr. Hartmut Häußermann von der Humboldt Universität zu Berlin ausgewählt. Für die Qualitätssicherung waren Herr Bernd Faller von empirica und Herr Dr. Christian Langhagen-Rohrbach eng in den Prozess eingebunden.

Die Pilotphase mit den beiden thematischen Säulen erfolgt in den Pilotkommunen Darmstadt, Flörsheim, Kelsterbach, Mainz, Offenbach und Raunheim. Bei der Motivbe-

fragung der Zu- und Wegziehenden konnte die Leistungsbereitschaft durch Incentives deutlich gesteigert werden. Dabei wurde auch die Wirkung unterschiedlicher Incentives bzw. die Wirkung keiner Incentives für eine potenzielle Hauptphase untersucht.

Erste Ergebnisse zeigen, dass Fluglärm ein Grund aber in den seltensten Fällen der allein ausschlaggebende Grund für einen Umzug ist. Wesentlich ist hierbei, dass die Ergebnisse in der Pilotphase zunächst noch eine Momentaufnahme darstellen und erst über Zeitreihen die Überprüfung und Verifizierung verschiedener Hypothesen und Entwicklungen statt finden kann.

Die gewählte Methodik hat sich als empfehlenswert und die Indikatoren als erhebbar und aussagekräftig erwiesen. Bei der Auswertung des Migrationshintergrundes wurde hierbei Pionierarbeit geleistet.

Eine Überführung der Pilotphase in eine Hauptphase wird von den Gutachtern und der Qualitätssicherung mit einigen Anpassungen empfohlen.

<b>Beteiligte Gutachter</b>	<b>Qualitätssicherer</b>	<b>Laufzeit des Gutachtens</b>
<p>Dr. Holger Cischinsky, <i>Institut Wohnen und Umwelt GmbH Darmstadt</i></p> <p>Hans-Jürgen Gräff, <i>Infrastruktur &amp; Umwelt, Darmstadt</i></p> <p>Prof. Dr. Hartmut Häußermann, <i>Humboldt Universität zu Berlin, Institut für Sozialwissenschaften, Berlin</i></p>	<p>Bernhard Faller, <i>empirica, Bonn</i></p> <p>Dr. Christian Langhagen-Rohrbach, <i>empirica, Bonn</i></p>	<p>Beginn: März 2006 Ende: September 2008</p>



## Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des RDF

### Die Medienarbeit

Mit ihrer kontinuierlichen Medienarbeit informierte die RDF-Geschäftsstelle die regionalen und überregionalen Medien (Print, Hörfunk, TV und Internet) über die Arbeit des Dialogforums. Gegenstand der Medienarbeit waren die aktuellen Arbeitsschwerpunkte des RDF, wie zum Beispiel seine Veranstaltungen, oder Ergebnisse von Gutachten, die vom Forum in Auftrag

gegeben wurden. Schwerpunkt der Medienarbeit im Berichtszeitraum waren die Gespräche zum Anti-Lärm-Pakt und deren Ergebnisse. Hierzu wurden zahlreiche Pressegespräche und Pressekonferenzen durchgeführt, um die Medienvertreter über den aktuellen Stand der Arbeiten am Anti-Lärm-Pakt zu informieren.

### Das Bürgerbüro in Frankfurt-Sachsenhausen

Das Bürgerbüro des RDF bietet den Bürgern der Flughafenregion aktuelle Informationen rund um den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens. Außerdem konnten sich die Bürger dort über die aktuelle Arbeit des RDF informieren und in Gesprächen mit dem Team des Büros Antworten auf ihre Fragen zur Lärmentwicklung in der Region erhalten. Wie auch schon in den Jahren zuvor nahmen viele Bürger das Angebot und den Service wahr. Sie prüften mit einem speziellen Computerprogramm, wie laut der Fluglärm über ihrem Haus jetzt und im Falle eines Ausbaus ist. Viele liehen sich auch Schallpegelmessgeräte aus, um den Lärm in ihrem Stadtteil einmal selbst zu messen. Auf besonderes Interesse stießen die beiden Veranstaltungen, die im Bürger-

büro stattfanden: Am 19. Oktober 2006 erklärten Michael Kraft und Frank Lindenmayer von der Deutschen Flugsicherung (DFS) in einer Dialogstunde, wie die DFS Flugrouten festlegt und welche Kriterien für sie entscheidend sind. Am 25. April 2007 stellte das Team des Bürgerbüros anlässlich des bundesweiten Tags gegen den Lärm die neuen Lärmkarten des RDF vor. Als Experte und ehemaliger Mitarbeiter im Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) beantwortete Kurt Müller Fragen der Bürger.

### Das Bürgernetzwerk

Im Berichtszeitraum ist die Mitgliederzahl des Bürgernetzwerks weiter gestiegen. Über 600 Bürgerinnen und Bürger sowie Multiplikatoren aus der Region standen in engem Kontakt mit dem Dialogforum und

bereicherten mit ihren Vorschlägen die Arbeit des RDF. Über das Netzwerk konnten sie sich umfassend informieren und untereinander austauschen. Den Mitgliedern des Bürgernetzwerks bot das Forum einen be-

sonderen Service: Sie bezogen den Dialogbrief sowie den regelmäßigen Newsletter des Forums mit aktuellen Informationen und Hintergrundberichten. Neben dem Dia-

logbrief erhielten sie außerdem die Dokumentationen der RDF Veranstaltungen und konnten so die Diskussionen zu den verschiedenen Themen verfolgen.

## Der Dialogbrief



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

In den Ausgaben im Jahr 2006 berichtete der Dialogbrief über die RDF-Zukunftswerkstatt und die Visionen der Bürger in der Flughafenregion für das Jahr 2035. Außerdem standen die Durchführung und die Ergebnisse der RDF Belästigungsstudie

sowie ihre Bedeutung für die Flughafenregion im Mittelpunkt der Berichtserstattung. Daneben gab er die Position des Vorsitzenden zum Thema „Aktiver Schallschutz“ wieder. Im Jahr 2007 berichtete der Dialogbrief über das Planfeststellungsverfahren und ließ unterschiedliche Akteure der Region zum möglichen Flughafenausbau zu Wort kommen. Er informierte daneben über die erfolgreiche Mediation an den Flughäfen in Berlin und Wien. Darüber hinaus waren die Verhandlungen um einen Anti-Lärm-Pakt im RDF ein Thema des Dialogbriefes. Im Jahr 2008 informierte der Dialogbrief über das Sieben-Punkte-Programm des Vorsitzenden Johann-Dietrich Wörner. Zudem gaben Thomas Jühe und Mark Johnson ein Interview zum Planfeststellungsbeschluss. Im letzten Dialogbrief des RDF zogen Akteure aus der Region eine Bilanz über die Arbeit des Forums, außerdem wurde die zukünftige Struktur des Dialogs in der Flughafenregion vorgestellt.

## Die Internetseite [www.dialogforum-flughafen.de](http://www.dialogforum-flughafen.de)

Die RDF-Internetseite berichtet über die Arbeit, die Themen und die Erfolge des Forums. Im Berichtszeitraum wurde das Angebot der Internetseite erweitert und aktualisiert. Auf der neuen Seite „Verhandlungen zum Anti-Lärm-Pakt“ können die Bürger zum Beispiel die Diskussion im RDF um einen Anti-Lärm-Pakt mitverfolgen und

Ergebnispapiere und Presseinformationen zu den Verhandlungen herunterladen. Die neue Seite „Positionen“ informiert über die Positionen des RDF zu Themen wie Lärm-punktekonto, reduzierte Landklappenstellung oder volkswirtschaftlicher Nutzen des Flughafens. Im Online-Forum diskutierten Bürgerinnen und Bürger weitere Themen,

wie zum Beispiel die RDF-Belastigungsstudie, die Gefahr von Wirbelschleppen oder den Nutzen eines Anti-Lärm-Pakts für die Region.



Mit Blick auf die Lärmentwicklung in der Region ist die Homepage auf aktuellem Stand: Im Berichtszeitraum wurden die Lärmkarten des RDF auf der Homepage aktualisiert.

Sie stellen die Lärmbelastung in der Flughafenregion dar und geben eine Prognose der Lärmentwicklung bis in das Jahr 2020. Damit haben die Karten die gleiche Datengrundlage wie die aktualisierten Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens, die in den Gemeinden der Flughafenregion für die Bürgerinnen und Bürger zum Kommentar ausliegen. In regelmäßigen Abständen wurden auf der Homepage Newsmeldungen und Presseinformationen zur aktuellen Arbeit des RDF veröffentlicht.

## Die Informationsveranstaltungen des RDF

Veranstaltung	Ort	Datum
Belästigung durch Fluglärm: Erste Diskussionsveranstaltung zur Belästigungsstudie	Büttelborn/ Worfelden	14. November 2006
Belästigung durch Fluglärm: Zweite Diskussionsveranstaltung zur Belästigungsstudie	Flörsheim	05. Dezember 2006
Belästigung durch Fluglärm: Dritte Diskussionsveranstaltung zur Belästigungsstudie	Bergen- Enkheim	28. Februar 2007
Auf der Tagesordnung: Bürgerthemen	Rüsselsheim	16. März 2007
Tag gegen Lärm im Bürgerbüro des RDF	Frankfurt	25. April 2007
Mehr Lärmschutz für die Region – Verhandlungen zum Anti-Lärm-Pakt	Flörsheim	16. Mai 2007
Mehr Lärmschutz für die Region – zwischen Verantwortung und Machbarkeit	Mörfelden- Walldorf	28. April 2008 05. Mai 2008

### Weltweit eine der größten Studien zum Thema Fluglärm

Am 14. November und am 5. Dezember 2006 hatte das RDF Bürgerinnen und Bürger der Region in das Gemeindehaus nach Büttelborn-Worfelden und in die Stadthalle nach Flörsheim eingeladen, um die Ergebnisse seiner Belästigungsstudie zu diskutieren. In Büttelborn-Worfelden stellte der Gutachter Dirk Schreckenberg, ZEUS GmbH, rund 100 Bürgerinnen und Bürgern die Ergebnisse der Studie vor. In Flörsheim stand er rund 250 Besuchern Rede und Antwort. Im Plenum nahmen Matthias Brendle, Fraport AG, Johannes Wolf, Vertreter der Stadt Raunheim, sowie Professor Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF, Stellung. Bei der Veranstaltung in Flörsheim stellte sich außerdem Michael Kraft, Deutsche Flugsicherung (DFS), den Fragen der Bürger.

Zu Beginn der Veranstaltung erläuterte Schreckenberg die Methodik und die zentralen Ergebnisse der Belästigungsstudie. Im Rahmen der Studie wurden über 2300 Probanden in der Region zur ihrer Belästigung durch Fluglärm befragt. Damit ist sie weltweit eine der größten Studien zum Thema Fluglärm. Von April bis Dezember 2005 wurden 45-minütige Face-to-Face-



Interviews durchgeführt. Zusätzlich hatten im selben Jahr von August bis November 200 Personen ein Tagesprofil ihrer Fluglärmbelastung mit Hilfe von Taschencomputern erstellt. Für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurde darüber hinaus die tatsächliche Belastung durch Flugverkehr sowie Schienen- und Straßenverkehrsgläusche berechnet. Die Auswahl der Teilnehmer erfolgte per Zufallsstichprobe. Im Anschluss an die Präsentation der Belästigungsstudie im Plenum diskutierten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in verschiedenen Themenecken die Ergebnis-

se der Belästigungsstudie. Dort äußerten sie ihren Unmut über die hohe Lärmbelastigung in der Region und tauschten sich über ihre verschiedenen Erfahrungen aus. Zum

Schluss verständigten sich alle Gruppen auf ihre drei wichtigsten Forderungen an die Politik und an das RDF.

### **Der Nutzen der Belästigungsstudie für die Region**

Der Ortsbeirat von Bergen-Enkheim hatte das RDF gebeten, die Belästigungsstudie des RDF auch in seiner Gemeinde vorzustellen. Diesem Wunsch kam das RDF gerne nach: Am 28. Februar 2007 diskutierten rund 70 Bürgerinnen und Bürger in der evangelischen Kirchengemeinde die Ergebnisse mit dem Gutachter Dirk Schreckenberg, ZEUS GmbH. Außerdem stellte sich Johannes Wolf, Vertreter der Stadt Raunheim, allen Fragen der Bürger.

Bei der Veranstaltung war im Publikum auch Kurt Müller anwesend. Als Experte für die Lärmkarten des Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) gab er den Bürgern seine Erfahrungen weiter.

Im Anschluss an die Vorstellung der Belästigungsstudie hatten die Bürger zunächst Fragen zur Methodik der Studie, zur Auswahl der Probanden und zur Rolle der Interviewer. Außerdem tauschten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer darüber aus, welches Verfahren Fluglärm am zuverlässigsten abbilden könne: Messstationen oder statistische Berechnungen? Abschließend diskutierten sie den Nutzen der Studie für die Region. Sie stellten fest, dass der Mehrwert der Studie unter anderem darin liegt, dass sie das subjektive Empfinden der Bevölkerung in den Vordergrund stellt.

### **Klimaschutz ganz oben auf der Tagesordnung**

Ein Stuhl blieb zunächst frei an dem runden Tisch in der Mitte des Saales. Auf den übrigen Plätzen hatten bereits Experten rund um das Thema Flughafen ausbau Platz genommen. Und auch der letzte Platz am runden Tisch sollte nicht leer bleiben. Am 16. März 2007 hatte das RDF Bürgerinnen und Bürger der Region in die Stadthalle Rüsselsheim eingeladen – es sollte einmal die Gelegenheit geben, thematisch ganz frei zu diskutieren, was rund um den geplanten Flughafen-Ausbau auf dem Herzen lag. Rund 50 Bürgerinnen und Bürger waren der Einladung nach Rüsselheim gefolgt. Auf dem Podium saßen folgende Experten: Michael Antenbrink, Bürgermeister der Stadt Flörsheim; Michael Kraft von der



Deutschen Flugsicherung, Reinhard Ebert vom Umweltamt Rüsselsheim, der Richter am Bundesverwaltungsgericht a. D. Professor Jörg Berkemann, Thomas Lurz als Vertreter der Fraport AG und der Vorsitzende des RDF, Professor Johann-Dietrich Wörner. Zunächst ging es darum, die Diskussthematen des Abends festzulegen. Hier

hatten die Bürger das Wort. Per Handzeichen konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung dann darüber entscheiden, welche Themen für sie besonders interessant sind. Als „Abgeordneter“ der Bürgerinnen und Bürger nahm im Anschluss derjenige am runden Tisch in der Mitte Platz, der den Themenvorschlag unterbreitet hatte. So unterschiedlich die Standpunkte zu den einzelnen Themen auch waren - in einem Punkt waren sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einig. Eine letzte Abstimmung am Ende der Veranstaltung zeigte: Die große Mehrheit der Anwesenden war zufrieden mit dem neuen Veranstaltungskonzept des RDF. Ein Zusammentreffen aller beteiligten Interessensgruppen an einem runden Tisch und eine Diskussion, bei der Bürgerinnen und Bürger sowie Experten auf Augenhöhe diskutieren – das fand Zustimmung bei den Bürgern.

### **Mehr Lärmschutz für die Region – Verhandlungen um einen Anti-Lärm-Pakt**

Die Diskussion in den Medien und die Gespräche im Bürgerbüro des RDF hatten gezeigt, wie aufmerksam die Bürgerinnen und Bürger der Region die Verhandlungen im RDF über einen Anti-Lärm-Pakt verfolgten – und wie umstritten die Konkretisierung des Anti-Lärm-Pakts war. Am 16. Mai 2007 hatte das RDF deshalb die Bürgerinnen und Bürger der Region in die Stadthalle nach Flörsheim eingeladen, um ihnen den aktuellen Stand der Verhandlungen um einen Anti-Lärm-Pakt vorzustellen.

Zu Beginn der Veranstaltung erläuterte Professor Wörner den Weg der Verhandlungen: Es gebe drei mögliche Wege, Interessen in Bezug auf den Ausbau zu vertreten. Erstens: Proteste und Demonstrationen in der Hoffnung, dass der öffentliche Druck auf Parlamente und Entscheidungsträger etwas bewegt. Zweitens: mit einer Klage

---

#### **Die Themen der Veranstaltung**

---

1. Welche konkreten Maßnahmen gibt es gegen die Klimaveränderung?
  2. Wie definiert sich öffentliches Interesse?
  3. Ist nach dem Ausbau vor dem Ausbau – unbegrenztes Wachstum?
  4. Bericht über einen Wochenablauf in Flörsheim
  5. Was bewirkt das RDF?
  6. Ist die Belästigung gerichtsfest?
  7. Lärmschutzmaßnahmen Bodenschall in Frankfurt?
  8. Wer ist für das Umsetzungsproblem verantwortlich?
  9. Mehr Themen als nur den Lärm aufgreifen?
  10. Wie sollen die Änderungen in den Unterlagen gefunden werden?
- 

vor Gericht zu gehen und auf die Entscheidung von Gerichten zu setzen. Drittens: Alle Betroffenen könnten sich gemeinsam an einen Tisch setzen und als Beteiligte einen Konsens für die Region erarbeiten. Auf der Veranstaltung warb Wörner für den Weg der Verhandlungen. Diesen wolle auch das RDF gehen und habe deshalb bereits im Mai 2006 eine Arbeitsgruppe zu den Verhandlungen gegründet. Deren Mitglieder hätten gemeinsam darüber diskutiert, welche Themen in Bezug auf Lärmschutz für die Region wichtig seien und bis wann sie diskutiert werden müssen. Als Ergebnis dieser Diskussionen habe diese Arbeitsgruppe dem RDF eine Themensammlung vorgelegt: die so genannte Absichtserklärung.

Im Anschluss an seinen Vortrag stellte sich Professor Wörner gemeinsam mit Horst Amann, Fraport AG, Michael Antenbrink, Stadt Flörsheim, Klaus zum Felde, Verdi, Thomas Jühe, Stadt Raunheim, und Guido Amend, Kommissariat der katholischen Bischöfe im Lande Hessen, den Fragen der Bürgerinnen und Bürger. Die Diskussion war sehr kontrovers. Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer sahen den Anti-Lärm-Pakt als einen Versuch, die Solidarität unter den Kommunen aufzuweichen. Außerdem fürchteten sie, durch den Verhandlungsweg ihr Klagerecht gegen den Flughafen ausbau zu verlieren – und sie

sahen in Fraport auch keinen verlässlichen Partner für einen Vertrag. Auf der Veranstaltung forderten sie außerdem, nicht nur über Maßnahmen für mehr Lärmschutz zu diskutieren, sondern sie auch endlich umzusetzen. Professor Wörner schloss den sehr heftigen Meinungsaustausch mit den Worten: „Ich nehme sehr ernst, was Sie sagen. Es zeigt mir, was Sie von mir und den anderen Mitgliedern im RDF erwarten.“ Er lud alle Bürger in der Region ein, sich konstruktiv an der Suche nach den besten Lösungen für die zwei Ausgangsfragen zu beteiligen.

### **Mehr Lärmschutz für die Region – zwischen Verantwortung und Machbarkeit**

Der Saal war fast bis zum letzten Platz gefüllt: rund 60 Vertreterinnen und Vertreter aus den Kommunen waren am 28. April nach Mörfelden-Walldorf gekommen, um zum Thema Lärmschutz für die Region zu diskutieren. Zur Information für alle anwesenden Kommunalvertreter gab der Vorsitzende des RDF zu Beginn der Veranstal-



lung einen Überblick über die Grundlagen des Lärmschutzes in der Mediation und in der Arbeit des RDF.

Unter dem Titel „Mehr Lärmschutz für die Region – zwischen Verantwortung und Machbarkeit“ blickte Professor Wörner zu-

rück auf die Anfänge des Mediationsverfahrens um den Frankfurter Flughafen. Danach diskutierten Akteure aus der Region zum Thema Lärmschutz. Zunächst erläuterte Günther Hermann von der Genehmigungsbehörde HMWVL die Grundlagen des Lärmschutzes im Planfeststellungsbeschluss.

Dr. Stefan Schulte von der Fraport AG ging in seinem Statement auf das Commitment der Fraport AG zum Lärmschutz für die Bevölkerung ein. Er formulierte als Aufgabe der Fraport, den Ausbau des Flughafens den Bürgern neutral zu vermitteln und dabei Kosten und Nutzen in gleichem Maße darzustellen. Bürgermeister Thomas Jühe stellte in seiner Funktion als Vorsitzender der Fluglärmkommission die Bringschuld der Verantwortlichen bei Genehmigungsbehörde und Luftfahrtseite für einen Anti-Lärm-Pakt in den Mittelpunkt. Er stellte das von ihm entwickelte ALP<sup>+</sup>-Modell vor, das im Vergleich zum Anti-Lärm-Pakt des RDF erweitert ist.



Die zweite Veranstaltung am 5. Mai 2008 lockte noch mehr Besucher in das Bürgerhaus Mörfelden-Walldorf. Dr. Hans-Peter Meister begrüßte die rund 65 Vertreterinnen und Vertreter aus Kommunen in der Rhein-Main Region. Ziel der zweiten Veranstaltung war es aus der landespolitischen Perspektive auf den Lärmschutz in der Region zu blicken. Dazu begrüßte Dr. Hans-Peter Meister neben Herrn Professor Wörner, dem Vorsitzenden des RDF, Vertreter aller Fraktionen des Hessischen Landtages auf dem Podium: Michael Boddenberg (CDU), Jörg-Uwe Hahn (FDP), Frank Kaufmann (B90/Grüne), Hermann Schaus (Die Linke) und Jürgen Walter (SPD).

Herr Professor Wörner gab einen Überblick über die Ziele und die schrittweise Konkretisierung des Anti-Lärm-Pakts im RDF. In einem weiteren Schritt bewertete er die Ergebnisse des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der Verwirklichung von Aktivem Schallschutz. Professor Wörner skizzierte eine noch offene Agenda zur Umsetzung zentraler Ergebnisse der Mediation und nannte an dieser Stelle

Maßnahmen zum Aktiven Schallschutz, zum Interessensausgleich sowie zum Dialog in der Region. Er wies abschließend auf die politische Verantwortung der hessischen Landespolitik als Partner des Dialogs sowie als Träger eines Interessensausgleichs in der Flughafenregion hin.

Die Diskussionsrunde wurde eingeleitet durch Statements der Diskutanten. Herr Boddenberg, Herr Hahn sowie Herr Walter begrüßten den Anti-Lärm-Pakt grundsätzlich und wiesen auf die Bedeutung einzelner Maßnahmen für den Schallschutz hin.



Im Gegenzug fiel die Bewertung von Herrn Schaus sowie Herrn Kaufmann kritischer aus. So wies Herr Kaufmann darauf hin, dass er ein Nachtflugverbot als unverzichtbare Bedingung für

einen Ausbau des Flughafens ansehe und dass er im Landtag eine politische Mehrheit für eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses sehe. Auch Herr Schaus betonte die Notwendigkeit, parlamentarische Mehrheiten gegen einen Ausbau zu organisieren. Danach diskutierten die Vertreter des Podiums die Frage, wie nun mit dem Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses umzugehen sei.



### Mobiles Bürgerbüro

Auch in den Jahren 2006 und 2007 tourte das Mobile Bürgerbüro durch die Gemeinden in der Flughafenregion und brachte den Service und die Informationen des RDF direkt zu den betroffenen Menschen. Im Mittelpunkt der Besuche stand dabei immer die Lärmbelastung in der jeweiligen Stadt – vor und nach dem geplanten Flughafen-ausbau. Im Jahr des Planfeststellungsverfahrens zeigten die Bürger hierfür ein be-

sonders großes Interesse und der Informationsstand des Mobilen Bürgerbüros war immer gut besucht. In vielen Gesprächen stellte das Team des Mobilen Bürgerbüros die neuen Lärmkarten des RDF vor oder informierte über die aktuelle Arbeit des Forums. Auch in der regionalen Presse konnten die Bürger vom Mobilen Bürgerbüro lesen, denn die regionale Presse begleitete regelmäßig die Aktionen.

Die „MoBü“-Stationen im Berichtszeitraum:

Ort	Datum
Frankfurt Bergen- Enkheim	11. + 13. Juli 2006
Hanau	08. + 09. November 2006
Flörsheim	01. Dezember 2006
Rüsselsheim	13. März 2007
Neu- Isenburg	02. + 03. September 2007
Seeheim-Jugenheim	06. + 07. September 2007
Raunheim	26. September 2007
Rüsselsheim	01. Oktober 2007
Kelsterbach	05. Oktober 2007
Flörsheim	12. Oktober 2007
Offenbach	16. Oktober 2007
Hochheim	18. Oktober 2007
Mainz	23. Oktober 2007
Mörfelden-Walldorf	25. Oktober 2007
Hattersheim	26. Oktober 2007
Weiterstadt/Gräfenhausen	08. November 2007

### Schulbesuche

Wie sehen Jugendliche den Konflikt am Frankfurter Flughafen? Verändert sich ihre



Das Mitteln vermitteln: Langener Schüler beim RDF-Rollenspiel

Sicht, wenn sie in die Rolle der Konfliktgruppen schlüpfen? Beim RDF-Rollenspiel diskutieren Schülerinnen und Schüler den Flughafenausbau aus der Sicht von Bürgerinitiativen, Fluggesellschaften oder der Fraport AG. Die Lösung der vielen Konflikte um den Ausbau erfordert einen Blick, der über ein Schwarz-Weiß-Denken hinausgeht.

Deshalb machte das RDF-Team die Schülerinnen und Schüler mit dem Prinzip der Mediation vertraut: Sie mussten gemein-

sam Kompromisse finden - trotz scheinbar unvereinbarer Positionen.

Mit diesem Konzept besuchte das RDF Schulen in der Flughafenregion – mit großem Erfolg. Immer mehr Schulen fragten im Bürgerbüro des RDF an, ob der Schulbesuch auch bei ihnen durchgeführt werden könnte.

Dies zeigte, dass das RDF mit seinem Angebot bei Lehrern auf rege Nachfrage stieß. Die Schulbesuche verfolgten drei Lernziele:

- Sie weckten Verständnis für die komplexe Thematik rund um den Ausbau des Flughafens Frankfurt.
- Sie führten die Mediation als Methode der Konfliktbearbeitung ein.
- Sie zeigten, wie unterschiedlich Lärm wahrgenommen wird und wie subjektiv Lärmbelastung sein kann .

Folgende Schulbesuche wurden im Berichtszeitraum durchgeführt:

Ort	Schule	Datum
Frankfurt Höchst	Friedrich-Dessauer-Gymnasium	04. Juli 2006
Rüsselsheim	Max-Planck-Gymnasium	08. März 2007
Darmstadt	Lichtenbergschule- Europaschule	30. Mai 2007
Frankfurt	Freiherr-vom-Stein-Gymnasium	06. Juni 2007
Darmstadt	Edith-Stein-Schule	18. Juni 2007
Hofheim	Main-Taunus-Schule	03. Juli 2007

## Der Ausblick in die Zukunft des Dialogs

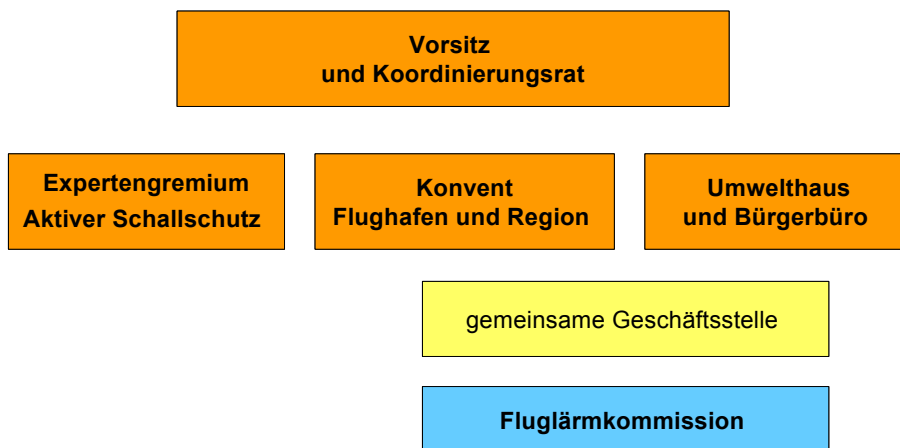
Die Akteure der Region waren und sind sich einig: der Dialog in der Flughafenregion soll auch in Zukunft weiter gehen. Einigkeit bestand darin, dass die Erfahrungen aus dem RDF zeigten, dass ein effektiver Dialog verschiedene spezialisierte Arbeits- und Gesprächsstränge brauche. Prof. Wörner hatte deshalb vorgeschlagen, den künftigen Dialog in drei sich ergänzenden Themenbereichen zu führen. Dem entspricht der Kabinettsbeschluss vom 13. Juni 2008, den Ministerpräsident Roland Koch am selben Tag im RDF vorstellte. Koch stellte den Kabinettsbeschluss ausdrücklich in eine Kontinuität mit den Leitprinzipien des Landtagsbeschlusses vom 12. Dezember 2007 und der am gleichen Tag unterzeichneten Selbstverpflichtungserklärung der Luftfahrtseite und Landesregierung. Er basiere zudem auf den vielen Anregungen von Mitgliedern des Forums einschließlich zahlreicher Kommunen, wie sie der Staatskanzlei einerseits direkt, andererseits auch gebündelt in den Vorschlägen des RDF-Vorsitzenden zugegangen seien.

Folgende Aufgabenverteilung ist für die zukünftige Dialogstruktur vorgesehen:

### Konvent für regionale Themen

Im zweiten Halbjahr 2008 soll die Einberufung eines regionalen Konvents die dritte Phase des regionalen Dialogs einläuten. Der Konvent ist als Kommunikationsplattform zur Diskussion der Fragestellungen rund um den Ausbau des Flughafens konzipiert. Dort können beispielsweise Themen wie Lärmschutz, Interessensausgleich sowie die Auswirkungen des Flughafens diskutiert werden. Dem neuen Gremium werden neben Vertretern der Landespolitik, von Regierungsinstitutionen, der Luftfahrtseite und den Kommunen auch wieder gesellschaftliche Akteure der Region angehören.

### Struktur des Dialogs nach dem Ende des Regionalen Dialogforums (RDF)



### **Expertengruppe für den Lärmschutz:**

Die konkreten technischen Arbeiten zur Umsetzung des Aktiven Schallschutzes, des Lärmindex sowie anderer Lärmschutzthemen sollen von Experten in einer Arbeitsgruppe angegangen werden. So soll der vom RDF ausgearbeitete und vom hessischen Landtag beschlossene Anti-Lärm-Pakt mit Leben gefüllt werden. Das Expertengremium identifiziert und prüft Maßnahmen zum Aktiven Schallschutz, die geeignet sind, den Fluglärm bzw. die Betroffenheit gegenüber dem für 2020 prognostizierten Wert deutlich zu reduzieren und bereits vor Eröffnung der neuen Bahn mit ersten konkreten Schritten zu beginnen.

### **Transparenz im Umwelthaus**

Als Anlaufstelle für alle Bürgerinnen und Bürger wird ein unabhängiges Umwelthaus gegründet, das als Zentrum für Fachaufklärung und Transparenz die Entwicklung des Flughafens in der Region begleitet. Dort soll auch das geplante Monitoring der Auswirkungen hinsichtlich Fluglärm, Umwelt, Belästigung und Soziales angesiedelt werden. Das Bürgerbüro des RDF bleibt bis Ende des Jahres 2008 bestehen. Hier können

sich die Bürger der Flughafenregion bis zur vollständigen Implementierung der neuen Dialogstruktur weiterhin zu allen Fragen des Flughafenlärms und der künftigen Lärmentwicklung informieren.

### **Zentrale Koordinierungsgruppe**

Diese drei Strukturen werden durch eine zentrale Koordinierungsgruppe gesteuert. In Anlehnung an die Erfahrungen aus der Mediation von 1998 bis 2000 bekommt die Koordinierungsstelle drei gleichberechtigte Vorsitzende: einen Kommunalvertreter, einen Luftverkehrsvertreter und einen neutralen Dritten. Sie werden von der hessischen Landesregierung ernannt und sitzen dem Konvent Flughafen und Region vor. Der hessische Ministerpräsident Roland Koch berief Dirk-Oliver Quilling, Bürgermeister von Neu-Isenburg, Dr. Stefan Schulte, Vorstand Fraport AG, und Professor Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des Deutschen Luft- und Raumfahrtzentrums, als Vorsitzende der Koordinierungsgruppe.

**Anhang****Mitglieder des RDF**

(Stand 13. Juni 2008)

<b>Vorsitz:</b> Professor Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner	
<b>Institution</b>	<b>Repräsentant/in</b>
AG Deutscher Verkehrsflughäfen	Ralph Beisel
AG hess. Industrie- und Handelskammern	Hans-Peter Debling
BARIG e.V.	Martin Gaebges
Bundesvereinigung der Deutschen Fluggesellschaften	Raphael von Heeremann
Bundesvereinigung gegen Fluglärm	Dirk Treber
Deutsche Flugsicherung GmbH	Michael Kraft
Deutsche Lufthansa AG	Mark Johnson
Ev. Kirchen in Hessen	Kirchenrat Jörn Dulige
Fachverband Spedition und Logistik	Willy Korf
Fraport AG	Dr. Stefan Schulte
Fluglärmkommission	Thomas Jühe
Hess. Handwerkstag	Bernd Ehinger
Kath. Kirche	Dr. Guido Amend
Landesärztekammer Hessen	Prof. Dr. Thomas Eikmann
Bürgeraktion Pro Flughafen	Christel Karesch
Städte und Gemeinden der betroffenen Region in Hessen, entsandt durch:	
Hessischer Städtetag (HST)	Klaus Feuchtinger (Stadt Darmstadt)
	Peter Layer (Stadt Rüsselsheim)
	Edwin Schwarz (Stadt Frankfurt)
	Paul-Gerhard Weiß (Stadt Offenbach)
Hessischer Städte- und Gemeindebund (HStGB)	Michael Antenbrink (Stadt Flörsheim)
	Heinz-Peter Becker (Stadt Mörfelden-Walldorf)
	Hans-Joachim Engelhardt (Stadt Raunheim)
	Hans Franssen (Stadt Hattersheim)
	Manfred Ockel (Stadt Kelsterbach)
	Dirk-Oliver Quilling (Stadt Neu-Isenburg)
	Angelika Munck (Stadt Hochheim)
Dieter Zimmer (Stadt Dreieich)	
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.	Burkhard Kaumanns
Vereinigung hessischer Unternehmerverbände e.V.	Lutz Raettig
WiDeMa e.V.	Harm Heldmaier

## Begleitung des Verfahrens

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

	<b>Begleitung der Gremien Stand Juni 2008</b>
Banse, Barbara	Bürgerbüro Frankfurt-Sachsenhausen, Mobiles Bürgerbüro in der Region
Eggert, Ralf	Projektteam „Nachtflugverbot“, Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“, Projektteam „Optimierung“
Freudenberger, Miriam	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Gohl, Christopher	Regionales Dialogforum, Leitung der Projektteams „Langfristperspektiven/No-Regret“ und „Ökologie und Gesundheit“
Kuptz, Kirsten	Projektteam „Langfristperspektiven“, Projektteam „Ökologie und Gesundheit“
Meister, Dr. Hans-Peter	Regionales Dialogforum, Projektteam „Nachtflugverbot“
Plambeck, Kai	Regionales Dialogforum, Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“, Projektteam „Optimierung“
Rammelt, Stephan	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

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

	<b>Begleitung der Gremien Stand Juni 2008</b>
Barth, Regine	Regionales Dialogforum, AGV, Projektteam „Nachtflugverbot“, „Anti-Lärm-Pakt“
Brohmann, Dr. Bettina	Regionales Dialogforum, Projektteam „Ökologie und Gesundheit“
Hahn, Nathalie	Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“
Hochfeld, Christian	Regionales Dialogforum, Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret“
Schmied, Martin	Projektteam „Optimierung“

**Abkürzungsverzeichnis der RDF- Mitglieder**

<b>ADL</b>	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen
<b>ADV</b>	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
<b>BARIG</b>	Board of Airline Representatives in Germany e. V.
<b>BDF</b>	Bund der Deutschen Fluggesellschaften
<b>PRO Flughafen</b>	Bürgeraktion PRO Flughafen
<b>WIDEMA</b>	Bürgerinitiative Wicker, Delkenheim, Massenheim
<b>BVgFL</b>	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
<b>DFS</b>	Deutsche Flugsicherung GmbH
<b>DLH</b>	Deutsche Lufthansa AG
<b>Ev. Kirche</b>	Evangelische Kirchen in Hessen
<b>FSL</b>	Fachverband Spedition und Logistik Hessen e. V.
<b>Fraport</b>	Fraport AG
<b>Flugl. K.</b>	Kommission zur Abwehr des Fluglärms Flughafen Frankfurt
<b>Handwerks- tag</b>	Hessischer Handwerkstag
<b>IHKs</b>	Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern
<b>Kath. Kirche</b>	Kommissariat der katholischen Bischöfe im Lande Hessen
<b>LÄKH</b>	Landesärztekammer Hessen
<b>HStT HStGB</b>	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.
<b>SDW</b>	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen e. V.
<b>VhU</b>	Vereinigung hessischer Unternehmerverbände e. V.
<b>VC</b>	Vereinigung Cockpit e. V.
<b>ver.di</b>	Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, ehemals DAG
<b>IFOK</b>	Institut für Organisationskommunikation, Bensheim