

Jahresbericht RDF

Juni 2000/Juni 2001

Regionales Dialogforum
Flughafen Frankfurt

Impressum

Herausgeber:

Regionales Dialogforum Flughafen Frankfurt/Main

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

Redaktion:

Geschäftsstelle des RDF

November 2001

Inhaltsverzeichnis

1. DAS REGIONALE DIALOGFORUM ZUM FLUGHAFEN FRANKFURT – AUFGABEN, ZIELE, SELBSTVERSTÄNDNIS	5
1.1 Die Gründung	6
1.2 Geschäftsordnung, Besetzung der Plätze und Finanzierung des RDF	6
1.3 Begleitung der formalen Verfahren	8
1.4 Das gekoppelte Stufenkonzept („Zug-um-Zug-Konzept“)	10
2. VERSACHLICHUNG DURCH INFORMATION – DIE FACHARBEIT DES DIALOGFORUMS UND SEINER PROJEKTTEAMS	11
2.1 Projektteam Anti-Lärm-Pakt (ALP)	13
2.2 Projektteam Langfristperspektiven/no-regret-Strategie (LFP)	15
2.3 Projektteam Nachtflugverbot (NFV)	17
2.4 Projektteam Ökologie und Gesundheit (Ö+G)	19
2.5 Projektteam Optimierung	21
2.6 Hearings	22
3. VERSTÄNDIGUNG DURCH DIALOG – DIE ÖFFENTLICHKEITSARBEIT DES DIALOGFORUMS	26
3.1 Das Bürgerbüro	26
3.2 Das Bürgerbüro auf dem Hessentag in Dietzenbach, Mai 2001	28
3.3 Fokusgruppen	31
3.4 Themendialoge	32
3.5 Der Kongress „Mediation und Dialog als institutionelle Chance“ am 6. April 2001	34
3.6 Der Internet-Auftritt des Regionalen Dialogforums	36
4. AUSBLICK	38
4.1 Schwerpunkte des RDF und der Projektteams	38
4.2 Bürgerbüro	38
4.3 dialog brief	39
4.4 Fokusgruppen und Themendialoge	39

5. ANHANG	41
Anhang A: Mitglieder des Regionalen Dialogforums	43
Anhang B: Codex, vorgelegt vom Hessischen Ministerpräsident zur weiteren Arbeit am 23. Juni 2000	45
Anhang C: Geschäftsordnung, Beschlussfassung des Regionalen Dialogforums vom 20. Oktober 2000	48
Anhang D: Restanten, Liste der im Rahmen des Mediationsverfahrens offen gebliebenen Fragestellungen, erstellt von IFOK Bensheim in Zusammenarbeit mit dem Öko-Institut Darmstadt in der Informationsphase im Anschluss an das Mediationsverfahren	53
Anhang E: Mitglieder der Projektteams	57
Anhang F: Experten: Referenten, Gutachter, Qualitätssicherer	66
Anhang G: Dialogstunden im Bürgerbüro Rüsselsheim	72
Anhang H: Arbeitsprogramm des Regionalen Dialogforums, beschlossen auf der 8. Sitzung des RDF am 9. Februar 2001	73

1. Das Regionale Dialogforum zum Flughafen Frankfurt – Aufgaben, Ziele, Selbstverständnis

Das Regionale Dialogforum zum Flughafen Frankfurt ist einer der fünf Bausteine des Mediationspaketes – neben Optimierung, Ausbau, Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt. Die Aufgabe wird im Endbericht der Mediationsgruppe folgendermaßen beschrieben: *„Der im Mediationsverfahren begonnene Dialog mit der Bevölkerung muss in geeigneter Weise fortgeführt und intensiviert werden. Die Mediationsgruppe empfiehlt die Einrichtung eines regionalen Dialogforums, das nicht nur die Details von Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt gemeinsam erarbeitet und die Selbstverpflichtung der FAG diskutiert und begleitet, sondern auch regelmäßig die Fragen zur Entwicklung des Flugverkehrs und der ökonomischen Entwicklung des Flughafens diskutiert.“*

Auch über die langfristigen Perspektiven des Frankfurter Flughafens ist die Diskussion mit der Bevölkerung zu beginnen, damit entsprechend dem in den Niederlanden entwickelten „No-regret“-Grundsatz Entscheidungen erst getroffen werden, wenn ihre Folgen ausreichend bekannt sind und nicht vorher, so dass man sie später bedauern muss.

Die FAG, die Fluggesellschaften und die Landesregierung sollten ihre Bemühungen um Akzeptanz des Flughafens bei der Bevölkerung verstärken. Klagen über Belastungen dürfen nicht unbeachtet zur Seite geschoben und als Belästigung empfunden werden. Zum fairen und offenen Dialog zwischen dem Flughafen und seiner Nachbarschaft gehört auch der Aufbau eines effizienten Beschwerde- und Kommunikationsmanagements.“¹



Sitzung des Regionalen Dialogforums

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

1.1 Die Gründung

Nachdem die drei Mediatoren am 1. Februar 2000 den Bericht der Mediationsgruppe und ihre darauf fußenden Schlussfolgerungen in der Öffentlichkeit vorgestellt hatten, konzentrierte sich die öffentliche Diskussion vor allem auf die beiden Pole „Nachtflugverbot“ und „Ausbau“. Auch wenn kommunale Mitglieder der Mediationsgruppe auf eine Protokollnotiz verwiesen, nach der sie den Ausbau ablehnten, und auch wenn die Lufthansa AG darauf hinwies, dass das Nachtflugverbot erst noch in seiner Praktikabilität und Umsetzbarkeit geprüft werden müsse, wurde das Mediationspaket in Politik und Gesellschaft angenommen. Der Hessische Landtag sprach sich nach einer mehrtägigen Anhörung im Mai 2000 mit großer Mehrheit für das Mediationspaket aus und andere gesellschaftliche Institutionen wie die Synode der Evangelischen Kirche in Hessen-Nassau stützten das Paket.

Der Hessische Ministerpräsident lud im Anschluss an die Landtagsentscheidung zum Regionalen Dialogforum Flughafen Frankfurt ein, dem unter Vorsitz von Professor Wörner, dem Präsidenten der TU Darmstadt, 31 Vertreter angehören sollten. Zusätzlich zu 20 direkt benannten Institutionen sollten der Hessische Städte- und Gemeindebund sowie der Hessische Städtetag jeweils drei Vertreter benennen. Darüber hinaus sollten fünf Plätze durch das Regionale Dialogforum zusätzlich vergeben werden können (vgl. Anhang A: Mitglieder des RDF).

In der konstituierenden Sitzung am 23. Juni 2000 legte der Hessische Ministerpräsident einen Codex vor, der die Aufgabenstellung umreißt. Er bezieht sich auf den Mediationsbericht und nennt als Aufgabe neben der Umsetzung des Mediationspaketes und der Etablierung eines regionalen Dialogs insbesondere auch die Begleitung der formalen Verfahren zum Ausbau des Flughafens (Anhang B: Codex). Denn nachdem sich die Flughafen Frankfurt Main AG (inzwischen Fraport AG) verpflichtet hatte, während des Mediationsverfahrens keinen Genehmigungsantrag für den Ausbau zu stellen, wurden nach Abschluss des Mediationsverfahrens die erforderlichen Schritte in Richtung Raumordnungsverfahren unternommen.

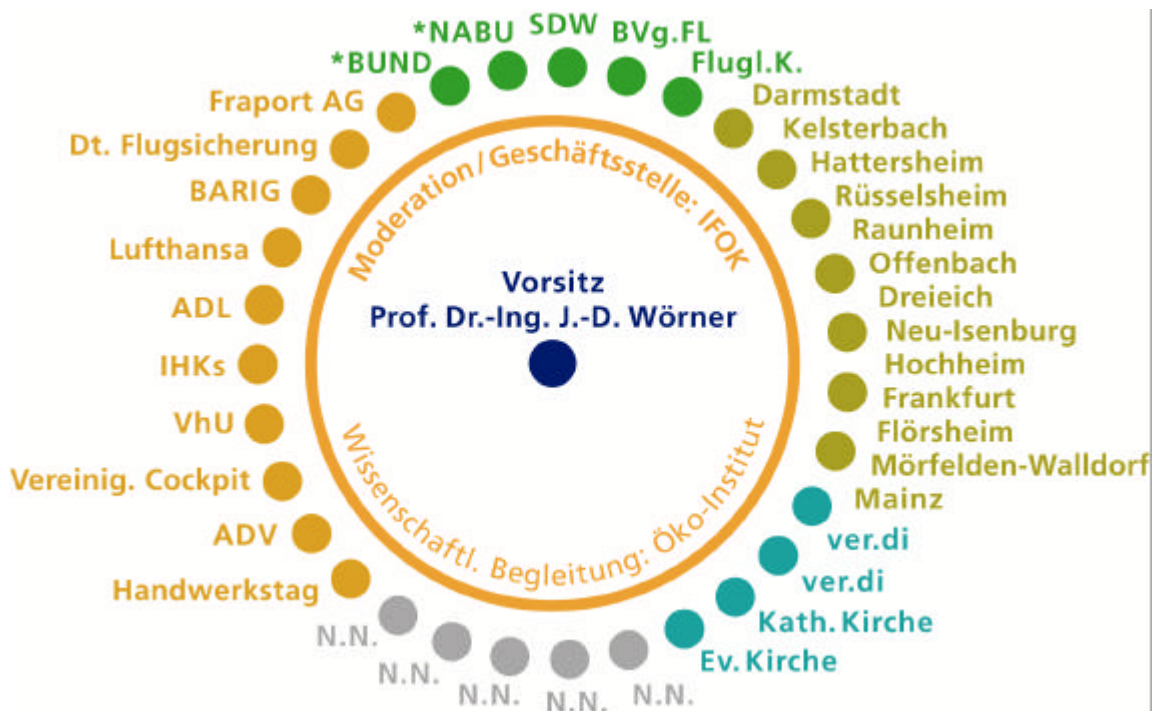
1.2 Geschäftsordnung, Besetzung der Plätze und Finanzierung des RDF

Die ersten Aufgaben für das Regionale Dialogforum waren die Erarbeitung und Verabschiedung einer Geschäftsordnung (Anhang C), in welcher die Aufgaben umrissen werden, und die Vergabe der noch vakanten Plätze. Bereits in der konstituierenden Sitzung bestand Einvernehmen, dass auch die unter dem Namen „Restanten“ zusammengefassten, das heißt die in der Mediation nicht abschließend behandelten Themen (Anhang D: Restanten), in den Aufgabenkatalog des Regionalen Dialogforums übernommen werden. Dazu gehört die Klärung gesundheitlicher und ökologischer Fragen genauso wie die Untersuchung der Auswirkungen eines Nachtflugverbotes. Eine andere und viel diskutierte

Frage war, ob und gegebenenfalls in welchem Maße Papiere veröffentlicht werden sollten. Da nicht nur die 31 Repräsentanten im RDF, sondern auch ihre Institutionen und die gesamte Region die Ergebnisse tragen sollen, müssen bereits Zwischenergebnisse und Diskussionsschritte transparent gemacht werden.

Die Platzvergabe im Regionalen Dialogforum sowie die Abstimmungsmodalitäten waren ebenfalls Gegenstand der Diskussion. Sehr frühzeitig äußerten die kommunalen Repräsentanten die Auffassung, dass sie als Vertreter der Anwohner des Flughafens unterrepräsentiert seien. Auf Vorschlag des Vorsitzenden wurden zusätzlich zu den sechs Vertretern der hessischen Kommunen weitere sechs Kommunalvertreter im RDF aufgenommen (s. Abbildung unten).

Daraus entwickelte sich eine weitere Diskussion um die Frage des Stimmrechts, welche sich dann aber als nicht entscheidend herausstellte, da der Vorsitzende beabsichtigt, möglichst keine „KampfAbstimmungen“ durchführen zu lassen, bei denen es auf jede einzelne Stimme ankommt. Vielmehr geht es hier um einen möglichst breiten Konsens, da die Landesregierung von Beginn an deutlich gemacht hatte, dass für sie der Grad der Verbindlichkeit von Empfehlungen/Beschlüssen des RDF abhängig sein wird vom Grad des Konsenses innerhalb der Gruppe bei Empfehlungen/Beschlussfassungen.



* Mitgliedschaft ruht

Abb.: Am Regionalen Dialogforum beteiligte Institutionen (Stand Juni 2001)

Für die verbleibenden fünf freien Plätze bewarb sich eine Vielzahl von Institutionen (einzelne Bürgerinitiativen, Unternehmen, Verbände und weitere kommunale Institutionen). Den Teilnahmewünschen ist noch nicht stattgegeben worden, da es der vorrangige Wunsch des RDF war, das Bündnis der Bürgerinitiativen zur Teilnahme am RDF zu gewinnen. Aufgrund der klaren Absage des Bündnisses der Bürgerinitiativen wird derzeit die Vergabe neu diskutiert. Allerdings konnten etliche Vertreter von Bürgerinitiativen zur Mitarbeit in den Projektteams (s. Kapitel 2) gewonnen werden.

Mit der Übernahme der Geschäftsführung des RDF und der Organisation des regionalen Dialogs beauftragte die Landesregierung das Institut für Organisationskommunikation IFOK GmbH, Bensheim. Das Öko-Institut e.V. hat die wissenschaftliche Begleitung des Verfahrens übernommen.

Die Geschäftsstelle, der regionale Dialog, die wissenschaftliche Begleitung sowie alle weiteren Kosten des RDF (Hearings, Gutachten, Veranstaltungen) werden aus einem Fonds bezahlt, in den die Hessische Landesregierung sowie weitere Mitglieder des RDF einzahlen. Zusätzlich übernehmen Mitglieder des RDF weitere Kosten, zum Beispiel finden die Sitzungen des RDF und der Projektteams meist in Räumlichkeiten der Mitglieder statt. Für das Jahr 2001 werden von der Hessischen Landesregierung 2,5 Mio. DM und von der Fraport AG 1 Mio. DM in diesem Fonds bereitgestellt (Stand Juni 2001). Über die Verwendung der Fondsmittel entscheidet das Regionale Dialogforum, vertreten durch den Vorsitzenden. Das Konstrukt eines Fonds erlaubt es, wie bereits im Mediationsverfahren, Neutralität zu gewährleisten. Durch die gemeinschaftliche Entscheidung im RDF über die Mittelverwendung werden die Gelder im Fonds neutralisiert, auch wenn die einzahlenden Institutionen nicht unbedingt als neutral wahrgenommen werden.

1.3 Begleitung der formalen Verfahren

Nach Abschluss des Mediationsverfahrens und der Diskussion der Ergebnisse zeigte die Fraport AG im Februar 2000 dem zuständigen Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung den beabsichtigten Ausbau des Flughafens Frankfurt an. Das Ministerium entschied, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) 1. Stufe zeitgleich zum Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen ist. Der „Scoping-Termin“ (2. bis 4. November 2000), bei dem der vorgesehene Untersuchungsumfang zur UVP vor den Trägern öffentlicher Belange (Kommunen, Ämter, Umwelt- und Naturschutzverbände, etc.) zur Diskussion gestellt wurde, war der erste öffentlich wahrnehmbare Schritt auf dem Weg zu einer Kapazitätserweiterung. Im Februar 2001 teilte das zuständige Regierungspräsidium in Darmstadt mit, welcher Untersuchungsumfang konkret für die UVP erwartet werde.

Für die Mitglieder des RDF stellte und stellt dies eine neue Herausforderung (Chance und Risiko) dar: Neben den formalen Verfahren (ROV und später Planfeststellungsverfahren) mit genauen Vorgaben zur Vorgehensweise und voraussichtlich juristischen Auseinandersetzungen läuft das RDF als informelles paralleles Verfahren, in dem Entscheidungen eben nicht durch Gerichtsentscheidungen erzielt werden sollen, sondern durch Diskussionen, Kompromisse und Verträge.

Das RDF verfolgte diese Entwicklung daher aufmerksam und diskutierte intensiv (u.a. auch mit dem Verkehrsminister und dem Regierungspräsidenten), in welcher Form eine Begleitung sinnvoll sei. Man einigte sich darauf, dass eine zu enge Verknüpfung des formalen (Raumordnungs-) Verfahrens mit dem Regionalen Dialogforum, das die formalen durch informelle Verfahren ergänzen möchte, nicht sinnvoll ist. Es wird aber davon ausgegangen, dass Gutachten und Expertenmeinungen, die das RDF einholt, auch im formalen Verfahren Berücksichtigung finden. Umgekehrt werden die als Antragsunterlagen für das ROV geforderten Gutachten in die Arbeit des RDF aufgenommen.

Im Dezember 2000 wurde der Hessische Landesentwicklungsplan (LEP)² verabschiedet. Angesichts der Tatsache, dass der LEP für öffentliche Planungsträger in Hessen verbindlich ist, wurden die den Flughafen betreffenden Passagen mit besonderem Interesse diskutiert. Dabei entzündete sich im Vorfeld der Verabschiedung der Streit daran, dass verschiedene Mitglieder des RDF einzelne Bausteine im LEP ungleich berücksichtigt sahen. Im Entwurf des LEP wurde der Ausbau im verbindlichen Abschnitt genannt, während das Mediationspaket als Ganzes im unverbindlichen Vorwort erschien. Aufgrund der Intervention des RDF wurden auch das Nachtflugverbot, die Optimierung und der Anti-Lärm-Pakt in den den Flugverkehr betreffenden Passus des LEP aufgenommen. Im dann verabschiedeten Plan ist der Ausbau als verbindliches Ziel, die anderen Bausteine sind als Grundsätze genannt. Dies wurde von verschiedenen Mitgliedern des RDF als Ungleichbehandlung angesehen. Auf Grund ihrer Bewertung dieses Vorgangs nehmen seitdem BUND und NABU nicht mehr an den Sitzungen teil.

Ein Erfolg des RDF im Berichtszeitraum kann darin gesehen werden, dass der zuständige Minister im Dezember 2000 erstmals Schritte in die Wege leitete, die wachsende nächtliche Fluglärmbelastung der Bevölkerung zu begrenzen. Das RDF verabschiedete eine ausführliche Stellungnahme zum „Anhörungsschreiben des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung“ und am 26. April 2001 verabschiedete das Ministerium einen vorläufigen Bescheid, mit dem Schallschutzmaßnahmen sowie eine erste Beschränkung („Deckelung“) der nächtlichen Flugbewegungen auf den

² Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Oberste Landesplanungsbehörde: Landesentwicklungsplan Hessen 2000, festgestellt durch Rechtsverordnung vom 13. Dezember 2000.

Weg gebracht werden.

Thema im RDF war auch die Weigerung einiger betroffener Kommunen, die gleichzeitig RDF-Mitglieder sind, den von der Fraport AG beauftragten Gutachtern das Betreten ihrer Grundstücke zu gestatten. Ziel dieser Weigerung war es, die geplante Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu behindern. Das Problem wurde mehrfach von Seiten der Fraport AG an die Kommunen herangetragen, eine einvernehmliche Lösung konnte jedoch im RDF nicht gefunden werden.

1.4 Das gekoppelte Stufenkonzept („Zug-um-Zug-Konzept“)

Angesichts des Beginns der formalen Schritte in Richtung Ausbau und der von Teilen des RDF als zögerlich wahrgenommenen Schritte in Richtung Nachtflugverbot und Lärmschutz rückte zunehmend die Frage in den Mittelpunkt, wie die Umsetzung insbesondere des Nachtflugverbotes sichergestellt werden kann. Nicht zuletzt ein von der Landesregierung in Auftrag gegebenes Gutachten von Dr. Gronefeld zeigte deutlich die Schwierigkeiten und Grenzen, aber damit auch die Möglichkeit der Umsetzung eines Nachtflugverbotes auf.³ Die insbesondere von kommunalen Mitgliedern des RDF geäußerte Sorge bestand darin, dass zwar verbal alle Beteiligten ein Nachtflugverbot zusagen, aber zu befürchten ist, dass nach dem Ausbau des Frankfurter Flughafens deutlich wird, dass dies möglicherweise nicht machbar ist. Um in diesem Punkt Vertrauen durch Verbindlichkeit zu schaffen, entwarf Professor Wörner das gekoppelte Stufenkonzept („Zug-um-Zug-Konzept“). Dieses soll sicherstellen, dass jedem Schritt in Richtung Ausbau und Zunahme der Flugbewegungen ein adäquater Schritt in Richtung Entlastung und Schutz der Bevölkerung folgt bzw. vorausgeht.

Die Aufgaben, Ziele und das Selbstverständnis des RDF wurden bisher intensiv diskutiert und werden auch weiterhin Bestandteil vieler Diskussionen im RDF sein. Über zwei Schwerpunkte sind sich die Mitglieder jedoch einig: Die Aufarbeitung von Sachfragen soll zur Versachlichung der Diskussion in der Region führen und durch den verstärkten Dialog untereinander und mit den Bürgerinnen und Bürgern der Region soll Verständigung über die verschiedenen Interessen gefördert werden.

In den beiden folgenden Kapiteln wird die Arbeit des RDF in den Bereichen „Versachlichung durch Information“ sowie „Verständigung durch Dialog“ beschrieben.

³ siehe im Internet unter: http://www.hessen.de/Wirtschaft/html/rechtliches_gutachten_zum_nach.htm.

2. Versachlichung durch Information – Die Facharbeit des Dialogforums und seiner Projektteams

Mit den in Kapitel 1 geschilderten Problemfeldern hängen eine Vielzahl inhaltlicher Fragestellungen zusammen. So hängt die Umsetzbarkeit eines Nachtflugverbotes nicht nur vom politischen Willen, sondern auch von der rechtlichen Machbarkeit ab. Die Frage, wie belastet Umwelt und Bevölkerung sind, setzt zudem voraus, dass es ein wissenschaftlich fundiertes Verfahren gibt, um die Belastung zu beschreiben.

Zur Klärung der fachlichen Punkte entschied sich das RDF für folgenden Weg:

1. Es wurde ein Arbeitsprogramm beschlossen, das die für das RDF wesentlichen Fragestellungen benennt und sinnvolle Zwischenschritte definiert (Anhang H). Auf dieses Arbeitsprogramm wird in den folgenden Kapiteln Bezug genommen.
2. Es wurden Projektteams eingerichtet, die durch zeitlich begrenzte inhaltliche Arbeit das Arbeitsprogramm ausfüllen sollen. Zwischenzeitlich gibt es aus den Projektteams heraus zusätzlich Kleingruppen, die bestimmten Fachfragen nachgehen.

In den Projektteams sind fachlich versierte/inhaltlich zuständige Vertreter der im RDF beteiligten Institutionen vertreten. Zusätzlich wurden die Projektteams geöffnet für weitere interessierte Personen, Einrichtungen und Organisationen (Anhang E: Mitglieder der Projektteams).

Projektteams wurden zu folgenden Themen eingerichtet:

- Anti-Lärm-Pakt (Anhang E-1)
- Langfristperspektiven/No-Regret-Strategie (Anhang E-2)
- Nachtflugverbot (Anhang E-3)
- Ökologie und Gesundheit (Anhang E-4)
- Optimierung (Anhang E-5)

Zur Klärung spezieller Fragen wurden zusätzlich Kleingruppen zu den Themen „Gesundheit“, „Fluglärmmonitoring“, „Ökologie“ und „Kontingentierung nächtlicher Flugbewegungen“ eingerichtet.

Die Projektteams haben im Zeitraum zwischen November 2000 und der Sommerpause 2001 jeweils fünf mal getagt. Hinzu kamen themenspezifische Sondersitzungen. Im genannten Zeitraum sind vier Hearings veranstaltet worden:

- Hearing zu den „Rechtlichen Möglichkeit eines Nachtflugverbots“ am 27. März 2001
- Hearing am Flughafen Hahn zu „Kooperationsmöglichkeiten mit Hahn und anderen Flughäfen“ am 3. April 2001
- Hearing zu Perspektiven anderer Flughäfen zum Thema „Langfristperspektiven und Belastungsgrenzen“ am 3. und 4. Mai 2001
- Hearing zu Perspektiven anderer Flughäfen zum Thema „Fluglärmmonitoring“ am 8. Mai 2001



Diskussion im Regionales Dialogforum (Martin Gaebges (BARIG), Bgm. Erhard Engisch (Kelsterbach), Bgm. Hans Franssen (Hattersheim) v.l.n.r.)

Die Arbeit der Projektteams und die Themen der Hearings werden in den folgenden Abschnitten ausführlich erläutert. Auf Vorschlag der zuständigen Projektteams hat das RDF darüber hinaus im Berichtszeitraum die Vergabe von zwei Gutachten beschlossen sowie eine Ausschreibung auf den Weg gebracht:

- Machbarkeitsstudie „Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“ (Gutachter Bietergemeinschaft Zeus um Professor Guski, Professor Eikmann und Professor Bullinger, fachliche Begleitung Bietergemeinschaft Herr Dr. Oliva, Professor Schulte-Fortkamp)
- Gutachten „Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt am Main mit Hahn und anderen Flughäfen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung“, Arbeitspaket 1 (Auftrag an Mörz Transport Consult)
- Ausschreibung zur gutachterlichen Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zur Umsetzung eines Nachtflugverbotes in Frankfurt

Das RDF hat zusätzlich beschlossen, dass jeweils renommierte Qualitätssicherer schon von Beginn der Bearbeitung der Gutachten an involviert sein müssen und dem RDF gegenüber die Qualität der Ergebnisse absichern sollen (Anhang F: Experten: Referenten, Gutachter, Qualitätssicherer). Als Qualitätssicherer werden einschlägige Fachleute mit zum Teil unterschiedlicher Fachrichtung, Spezialisierung und Denkrichtung ausgewählt. Damit knüpft das RDF an die erfolgreiche Praxis der Mediation an, Gutachten nicht nur

auf einer breiten, konsensualen Basis der Mitglieder erarbeiten zu lassen, sondern auch die wissenschaftliche und praktische Breite des Wissensstandes voll auszunutzen. Die Qualitätssicherung wird schon in die Anlage der Gutachten einbezogen, um frühzeitig mehrere Standpunkte einfließen lassen zu können.



Mitglieder des RDF im Gespräch (Dr. Bernhard Klaus Dott (VhU), Harald Brandes (Hessischer Handwerkstag), Dr. Wolfgang Lindstaedt (IHK), v.l.n.r.)

2.1 Projektteam Anti-Lärm-Pakt (ALP)

Maßnahmen zum Lärmschutz (Arbeitspaket L2 ⁴)

Der Anti-Lärm-Pakt umfasst Maßnahmen zum „aktiven Schallschutz“, mit denen Fluglärm an der Quelle reduziert wird (beispielsweise durch Einsatz lärmärmerer bzw. Verbot besonders lauter Flugzeuge, verbesserte An- und Abflugrouten usw.), sowie „passive“ Lärmschutzmaßnahmen zur Reduktion der Belastung durch bereits „produzierten“ Lärm (beispielsweise durch den Einbau von Schallschutzfenstern und -dächern).

Die Basis: Fluglärmmonitoring (Arbeitspaket L1)

Um die Wirksamkeit von Schallschutzmaßnahmen überprüfen zu können, müssen die Fluglärmereignisse kontinuierlich erfasst und die Ergebnisse aufbereitet zur Verfügung gestellt werden. Dieses Fluglärmmonitoring beinhaltet eine Erfassung und transparente Darstellung von Lärmess-Parametern wie Methodik, Messdauer und Art des Messgerätes und dient einer zukünftigen Vergleichbarkeit der Messergebnisse.

⁴ vgl. Anhang H: Arbeitsprogramm des RDF.

Auf einem internationalen Hearing am 8. Mai 2001 konnten in diesem Zusammenhang Vertreter der Flughäfen und der zuständigen Behörden aus Frankfurt, London, Sydney und Zürich zum Thema „Erfassung des Fluglärms“ sowie der Aufbereitung und Veröffentlichung der erfassten Daten gehört und befragt werden (siehe Abschnitt 2.6).

Das Projektteam strebt an, dass sich zukünftig Bürgerinnen und Bürger, kommunale Vertreter und Behörden über einzelne Flugereignisse informieren können. Ziel ist neben der transparenten Darstellung der Fluglärmbelastung auch ein effizientes und effektives Beschwerdemanagement.

Ein Schwerpunkt: Siedlungs- und Regionalentwicklung (Arbeitspakete L3, L4)

In Kooperation mit dem Projektteam Langfristperspektiven/no-regret-Strategie (LFP) identifizierte das Projektteam Anti-Lärm-Pakt in Zusammenarbeit mit Experten vier Oberthemen für die zahlreichen bereits gesammelten Thesen und Fragen zur Siedlungs- und Regionalentwicklung:

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

Die Projektteams ALP und LFP einigten sich für das zweite Jahr ihrer Arbeit auf die folgenden nächsten Schritte:

- Zusammenstellung der Akteure und Institutionen im Bereich der Regional- und Landesplanung mit dem Ziel herauszufinden, wer eine länderübergreifende Planung zu den Auswirkungen und Anforderungen des möglichen Flughafenausbaus sicherstellen kann. Dabei sollen die Erarbeitung einer regionalen Lärminderungsplanung für die Region Rhein-Main und die Koordination der (über-) regionalen Verkehrsplanung als Beispiel für eine länderübergreifende Planung dienen.
- Zum Thema Flächen- und Immobilienmanagement Durchführung eines Hearings, das die Auswirkungen des Ausbaus, z.B. auf die Immobilienpreise, klären soll. (Arbeitspaket L3).
- Die These „In der Region gibt es eine Ungleichbehandlung der verschiedenen Gemeinden“ (zum Beispiel in Bezug auf Lärmbelastung und Steuereinnahmen) soll durch eine Bestandsaufnahme analysiert und mögliche Indikatoren zur Untersuchung bestimmt werden.

- Eine Good-Practice-Analyse (Sammlung guter Beispiele) zur Kompensation von Belastungen durch ein Großbauvorhaben soll zeigen, wie Verfahren in diesem Zusammenhang aussehen können.
- Aufbauend auf dem Verkehrsgutachten zum landgebundenen Verkehr aus dem Mediationsverfahren („Landgebundener Verkehr“⁵) sollen die Auswirkungen des möglichen Flughafenausbaus auf den Verkehr in der Region in weiteren Bereichen untersucht werden und eine geeignete Institution bestimmt werden, die eine solche länderübergreifende Planung koordinieren kann (siehe Punkt 1).
- Eine Imageanalyse soll die Bedeutung des Flughafens für das Bild der Region klären.

Als einer der ersten Schwerpunkte für die Arbeit des Projektteams im 2. Halbjahr wird das Thema Lärmmanagement angegangen werden. Der aktive Lärmschutz hat dabei zunächst Priorität vor dem passiven.

2.2 Projektteam Langfristperspektiven/no-regret-Strategie (LFP)

Ziel dieses Projektteams ist es, Lösungsvorschläge zu entwickeln, die mögliche Entwicklungen der Zukunft bereits berücksichtigen. Das Projektteam Langfristperspektiven/no-regret-Strategie bearbeitet die folgenden Themenschwerpunkte, die insgesamt eine detailliertere Betrachtung zukünftiger Entwicklungen am Flughafen Frankfurt und in der Region erlauben:

Prognosemonitoring und Langfristperspektiven 2015+ (Arbeitspaket S1)

Das Projektteam baut ein Prognosemonitoring auf, welches einen kontinuierlichen Abgleich zwischen Annahmen der Bedarfsprognose⁶ und den realen Entwicklungen am Flughafen und in der Region vornehmen soll. Des weiteren will es für den Zeitraum bis 2015 prüfen, in wie weit Prognosen über diesen Zeitraum hinaus erstellt werden bzw. wurden und über welche Aussagekraft und Akzeptanz diese verfügen. Einen ersten Schritt zur Umsetzung dieser Maßnahmen stellt das für den Herbst 2001 geplante Hearing des Projektteams dar.

⁵ siehe Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt/Main, die Mediatoren (Hrsg.): Dokumentation zum Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt am Main. Leitfaden durch den Diskussionsprozess und die Ergebnisse, Darmstadt 2000.

⁶ vgl. die Studie aus dem Mediationsverfahren (Gutachten V4): Intraplan Consult GmbH: Fluggastprognose 2015 für den Flughafen Frankfurt am Main unter Berücksichtigung der Wirkung der Transeuropäischen Schienennetze.

Langfristperspektiven an Drehscheiben des Luftverkehrs (Arbeitspaket S2)

Die Betrachtung der Entwicklungsstrategien an anderen Drehscheiben (Hubs) des Luftverkehrs liefert dem Projektteam wertvolle Erkenntnisse, aus denen auch mögliche Handlungsalternativen für den Flughafen Frankfurt und die Region gewonnen werden können. In Kooperation mit dem Projektteam Ökologie und Gesundheit führte das Projektteam ein zweitägiges Expertenhearing zu den langfristigen Perspektiven und Belastungsgrenzen durch. Dieses Projektteam richtete dabei sein Augenmerk auf die langfristigen Strategien anderer Großflughäfen sowie die in den Niederlanden angewandte no-regret-Strategie (siehe Abschnitt 2.6).

Externe Kosten und Nutzen (Arbeitspaket S3)

Die Bedeutung und Ermittlung der Externen Kosten und Nutzen des Flugverkehrs am Standort des Flughafens Frankfurt konnten im Mediationsverfahren aus zeitlichen Gründen nicht adäquat berücksichtigt werden. Daher untersucht das Projektteam dieses Thema und verabschiedete auf seiner 3. Sitzung am 6. März 2001 den Vorschlag, ein Expertenhearing zu der Thematik „Externe Kosten und Nutzen des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt Main“ durchzuführen. Die geladenen Experten stehen auf dem Hearing im Herbst 2001 zu den Themenblöcken „Externe Kosten des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt“ und „Positive volkswirtschaftliche Effekte des Flughafens Frankfurt“ zur Verfügung.

Im Rahmen des Arbeitspaketes werden weiterhin die volkswirtschaftlichen Kosten und Nutzen des Luftverkehrs für den Standort Frankfurt/M. betrachtet. Hierbei kann auf Untersuchungen des Mediationsverfahrens zurückgegriffen werden (z.B. Arbeitsplatzwirkung des Flughafens).

Siedlungsentwicklung in der Region (siehe auch Abschnitt 2.1)

Da es Überschneidungen zum Projektteam Anti-Lärm-Pakt gibt, führten die Mitglieder beider Teams zunächst eine gemeinsame Klausurtagung durch, um die Arbeitspakete zu diesem komplexen Thema zu strukturieren (vgl. Abschnitt 2.1). Von den oben identifizierten Arbeitspaketen werden die folgenden durch das Projektteam Langfristperspektiven behandelt (vgl. Anhang H).

Von besonderem Interesse waren für dieses Projektteam die Folgen der Flughafenplanung auf die regionale Siedlungs- und Regionalplanung. Ziel ist es, negative Auswirkungen zu vermeiden oder zu minimieren und positive Effekte zu fördern. Im Unterschied zum Projektteam Anti-Lärm-Pakt sollen in diesem Projektteam nicht die Einschränkungen der Siedlungsentwicklung durch die mit der Flughafenentwicklung verbundene Lärmsituation untersucht werden, sondern die darüber hinausgehenden sozialen, raumstrukturellen und ökonomischen Effekte.

2.3 Projektteam am Nachtflugverbot (NFV)

Verfolgt man die Diskussion in der Öffentlichkeit in den letzten Monaten, kann man leicht den Eindruck gewinnen, die Diskussion um die Zukunft des Flughafen Frankfurts mit seinen vielschichtigen Themen reduziert sich auf den Streit zwischen den Positionen „Ausbau ohne Nachtflugverbot“ und „Nachtflugverbot ohne Ausbau“. Um so wichtiger war es, dass das regionale Dialogforum in seiner 5. Sitzung am 20. Oktober 2000 das Projektteam Nachtflugverbot gründete, mit dem Ziel sowohl die noch ausstehende Grundlagenarbeit zu leisten (s.u. Arbeitspakete N3, N4) als auch konkrete Schritte aufzuzeigen, wie ein Nachtflugverbot umgesetzt werden kann (s.u. Arbeitspaket N2).

Die Definition von Nachtflugverbot

„Unter Nachtflugverbot wird (...) gemäß der Empfehlung der Mediationsgruppe der faktische Ausschluss von planmäßigen Starts und Landungen zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr verstanden“ (vgl. Leistungsbeschreibung für eine gutachterliche Bearbeitung zum „Nachtflugverbot“ S. 1).

Das Arbeitsprogramm des Projektteams

Mit der Vorgabe der zu bearbeitenden Themen hat das Projektteam in seiner 2. Sitzung am 17. Januar 2001 sechs Arbeitspakete geschnürt:

Das Sofortprogramm (Arbeitspaket N1)

Seit Beginn des Projektteams war es erklärtes Ziel zu prüfen, welche Maßnahmen in welchem zeitlichen Horizont möglich sind, um umgehende Verbesserungen der Lärmsituation in der Nacht (bereits vor einer Einführung eines Nachtflugverbotes) zu erreichen. Hierbei kommen kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur örtlichen Verlagerung von Flügen an andere Standorte sowie die zeitliche Verschiebung von Flügen in die Tagzeiten in Betracht. Um diese Fragen zu beantworten, sind verschiedene Akteure sowohl von der Seite der Flugsicherung als auch von der flugbetriebstechnischen Seite (über die BARIG) gebeten worden, ihr Wissen und den Stand ihrer Arbeiten in das Projektteam zu tragen.

Die nähere Ausgestaltung des Nachtflugverbots (Arbeitspaket N2)

Bei der näheren Ausgestaltung des Nachtflugverbots (Arbeitspaket N2) ist es das Ziel, zu klären, welches die inhaltlichen Rahmenbedingungen für ein Nachtflugverbot darstellen. Anschließend werden diese auf ihre vermeintlichen Auswirkungen auf den Flugbetrieb untersucht (z.B. Identifikation der betroffenen Verkehre; Rückkopplungen auf den Tagesverkehr).

Die „Abschätzung und Bewertung der Wirkungen und Folgen eines Nachtflugverbots“ (Arbeitspaket N3)

In diesem Arbeitspaket soll eine Abschätzung der Konsequenzen eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt aus ökologischer und ökonomischer Sicht vorgenommen werden.

Die „Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten der Umsetzung des Nachtflugverbots“ (Arbeitspaket N4)

Das Projektteam hat dem Wunsch des RDF Rechnung getragen, zunächst die juristischen Grundlagen des Nachtflugverbots zu erforschen bzw. erforschen zu lassen: Die rechtlichen Möglichkeiten der Umsetzung des Nachtflugverbotes sollen in einer gutachterlichen Bearbeitung geprüft werden (Arbeitspaket N4). Im Berichtszeitraum hat das Projektteam die Ausschreibung für die juristische Stellungnahme vorbereitet. „Das Ziel des Gutachtens ist die Klärung der mit der Einführung eines ‚Nachtflugverbots‘ verbundenen rechtlichen Fragestellungen. Das Gutachten soll im Ergebnis die juristischen Möglichkeiten und Wege der Einführung eines ‚Nachtflugverbots‘ am Flughafen Frankfurt (Standort Frankfurt/Main) aufzeigen und die für deren Realisierung erforderlichen Schritte benennen.“ ⁷

Die Prüfung der Möglichkeiten von Nachtflügen nach Hahn (Arbeitspaket N5)

Ziel dieses Arbeitspaketes ist es, die Machbarkeit der Verlagerung von Nachtflügen auf den Flugplatz Hahn zu prüfen; einem Teilaspekt des Nachtflugverbots, der im Arbeitsprogramm des RDF explizit genannt wurde. (Die Frage der Kooperation von Flughäfen mit dem Ziel der Verlagerung von Flügen ist Arbeitsauftrag des RDF an das Projektteam Optimierung, vgl. Abschnitt 2.5).

Die Prüfung der Folgen des Nachtflugverbots im Wettbewerb (Arbeitspaket N6)

Im Rahmen dieses Arbeitspaketes sollen die Auswirkungen eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt auf die Stellung im Wettbewerb mit anderen Flughäfen untersucht werden.

⁷ Leistungsbeschreibung für die gutachterliche Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zur Umsetzung eines „Nachtflugverbotes“ vom 9. Juli 2001, S. 2.

2.4 Projektteam Ökologie und Gesundheit (Ö+G)

Das Projektteam Ökologie und Gesundheit erarbeitete in seinen ersten Sitzungen ein Arbeitsprogramm mit drei Schwerpunkten:

1. Erfassung und Monitoring zur Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung in der Region (Arbeitspaket ÖG1)
2. Diskussion regionaler Belastungsgrenzen und Festlegung von Umweltqualitätszielen (Arbeitsprogramm ÖG2)
3. Vorbereitung eines integrierten Monitorings der Umweltqualität in der Region (Arbeitsprogramm ÖG3)

Erfassung und Monitoring zur Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung in der Region (Arbeitsprogramm ÖG1)

Mit den Arbeiten zu diesem Schwerpunkt möchte das Projektteam zunächst herausfinden, welche gesundheitlichen Belastungen und mögliche Einschränkungen der Lebensqualität (Kommunikation, Hilfsbereitschaft, Aggressivität etc.) vom derzeitigen Betrieb des Frankfurter Flughafens ausgehen. Mit Hilfe des Monitoring soll dann kontinuierlich überprüft werden, wie sich die Belastungen und Einschränkungen entwickeln.

Über die gesundheitliche Wirkung von Fluglärm gibt es bereits eine Vielzahl von Untersuchungen, dennoch wird auch von Experten noch Forschungsbedarf formuliert. Außerdem sind bisher viele Studien im Labor vorgenommen worden, während das Projektteam Untersuchungen unter den wirklichen Bedingungen der Menschen durchführen möchte („Feldversuche“). Der Einfluss von Fluglärm auf die Lebensqualität, ein weiterer Aspekt, den das Projektteam und das RDF für ein sehr wichtiges Thema halten, ist bisher kaum wissenschaftlich aufgearbeitet worden. Um das zum einen umfangreiche und zum anderen neuartige Vorhaben fundiert durchzuführen, hat das RDF auf Vorschlag des Projektteams Ökologie und Gesundheit entschieden, zunächst eine „Machbarkeitsstudie“ durchführen zu lassen. Das heißt, es werden in einer Voruntersuchung die Methoden und Instrumente erarbeitet und überprüft, auf welche die Hauptstudie ausgerichtet werden kann.

Mit der Machbarkeitsstudie wurden beauftragt:

Hauptgutachter: Gutachter-Konsortium (Professor Guski, Bochum, Professor Eikmann, Gießen, Professor Bullinger, Hamburg) unter Federführung von Zeus GmbH.

Berater: Herr Dr. Oliva, Zürich, Professor Schulte-Fortkamp, Oldenburg

Qualitätssicherung: Professor Wichmann, München, Herr Dr. Maschke, Berlin, Herr Dr. Ortscheid, Berlin, Professor Ranft, Düsseldorf, Professor Schick, Oldenburg, Professor Scheuermann, Frankfurt

Die Durchführung der Machbarkeitsstudie wird sechs bis neun Monate in Anspruch nehmen. Sie soll im Frühjahr 2002 abgeschlossen sein.

Diskussion regionaler Belastungsgrenzen und Festlegung von Umweltqualitätszielen (Arbeitspaket ÖG2)

In Diskussionen um den Ausbau des Frankfurter Flughafens, aber auch in vergleichbaren Situationen fällt immer wieder der Satz: „Die Grenzen der Belastung sind erreicht, es kann doch nicht immer so weiter gehen.“

Im Rahmen dieses Arbeitspunktes soll daher ein Verfahren zur Diskussion und möglichen Definition regionaler Belastungsgrenzen gefunden werden. Dabei geht es sowohl um die Frage, wie man ein Verfahren organisiert, innerhalb dessen Belastungsgrenzen erarbeitet werden sollen als auch um die Strukturierung inhaltlicher Zielsetzungen. Darüber hinaus muss geklärt werden, wie die erarbeiteten Vorschläge in die entsprechenden Entscheidungsprozesse Eingang finden können.

Dafür hat das Projektteam gemeinsam mit dem Projektteam Langfristperspektiven/no-regret-Strategie im Mai 2001 ein Hearing zum Thema „Langfristperspektiven und Belastungsgrenzen“ veranstaltet, auf dem Erfahrungen von internationalen Flughäfen zu dem Thema abgefragt und diskutiert wurden (siehe Abschnitt 2.6).

Im Herbst 2001 soll mit Hilfe von zwei Expertengesprächen die Vorgehensweise weiter konkretisiert werden. Dort sollen Experten an den Beispielen „Wald und Fläche“ (beim ersten Gespräch) sowie „Schadstoffe“ (beim zweiten) erläutern, wie man sich Umweltqualitätszielen und der Beschreibung von Belastungsgrenzen nähern kann.

Eng verbunden mit den Belastungsgrenzen ist das Monitoring der Umweltqualität, daher werden die beiden Punkte eng vernetzt angegangen:

Vorbereitung eines integrierten Monitorings der Umweltqualität in der Region (Arbeitspaket ÖG3)

Im Rahmen dieses Arbeitspunktes soll ein für die Region abgestimmtes Umweltmonitoring-Konzept entwickelt und umgesetzt werden. Die bisherige Zersplitterung von Umweltinformationen und Zuständigkeiten in der Region könnte durch die Einbeziehung der verschiedenen Handlungsträger gemindert werden. Das Monitoring bietet die Möglichkeit, prognostizierte Umweltauswirkungen zeitnah zu erfassen, entsprechende Minderungs- oder Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen und damit weitere erheblichere Auswirkungen zu vermeiden.

2.5 Projektteam Optimierung

Das RDF hat den Auftrag formuliert, die Optimierungspotenziale in bezug auf Abläufe im Flugverkehr, Kapazität und Lärmschutz am Frankfurter Flughafen zu untersuchen und deren weitere Bearbeitung an das Projektteam Optimierung delegiert.

Das Arbeitsprogramm

Das Projektteam konkretisierte sein Arbeitsprogramm nach der ersten Sitzung am 15. Dezember 2000 und formulierte folgende Arbeitspunkte (siehe Anhang H):

Optimierungsmöglichkeiten am Frankfurter Flughafen (Arbeitspaket O1)

Ziel ist es zu klären, welche Optimierungsmöglichkeiten bestehen, um die Kapazität des Flughafens ohne Bau von zusätzlichen Bahnen zu erhöhen, und wie entsprechende Verfahren und Maßnahmen schnellstmöglich in Frankfurt umgesetzt werden können. Betrachtet werden Optimierungsmöglichkeiten des Luftverkehrs in der Luft (Flugsicherungs- und Navigationsverfahren) und am Boden (Bodenkapazitäten) sowie Auswirkungen der Binnenoptimierung.

Kooperation von Flughäfen (Arbeitspaket O2)

Hintergrund für dieses Arbeitspaket ist die Empfehlung der Mediationsgruppe, mögliche Kapazitätsentlastungen durch eine Kooperation des Flughafens Frankfurt/Main mit anderen Flughäfen voll auszuschöpfen. Konkret wurde eine Kooperation mit dem Flughafen Hahn zur Verlagerung von Frachtflügen hervorgehoben mit dem Ziel, die Zahl der nächtlichen Flüge in Frankfurt zu reduzieren. Das Arbeitspaket wird klären, unter welchen Voraussetzungen Verkehre von Frankfurt nach Hahn oder zu anderen Flughäfen verlagert werden können und welche Flankierungsmaßnahmen nötig sind.

Kooperation zwischen Luftverkehr und Schiene (Arbeitspaket O3)

Hierzu sind Möglichkeiten der Kooperation zu identifizieren und ggf. Ergebnisse des Mediationsverfahrens zu aktualisieren oder zu ergänzen.

Einführung eines Risikomanagements (Arbeitspaket O4)

Die Mediationsgruppe empfahl, dass im Falle einer Entscheidung für den Ausbau des Frankfurter Flughafens die Behandlung des Risikos von Flugzeugabstürzen in der Nähe des Flughafens Frankfurt Bestandteil weitergehender Untersuchungen sein sollte. Ziel dieses Arbeitspaketes ist daher die Konkretisierung der Einführung eines Risikomanagements. Im einzelnen werden hierzu Anforderungen und Rahmenbedingungen für eine

Risikoabschätzung erarbeitet, auf deren Basis eine Risikoanalyse durchgeführt werden kann. Diese wiederum ist die Grundlage für die Entscheidung über Bewertung und Kommunikation der Risiken sowie für die Erarbeitung von Vorschlägen zur Minimierung des Risikos und zum Monitoring der Maßnahmen.

Gutachten zu Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt/M. mit Hahn und anderen Flughäfen

Das Projektteam hat eine Leistungsbeschreibung erarbeitet, wonach in einem Gutachten die Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt mit Hahn und anderen Flughäfen untersucht werden sollen. Nach einer beschränkten Ausschreibung hat das RDF in seiner Sondersitzung am 4. Juli 2000 bei diesem Gutachten das erste Arbeitspaket vergeben, in dem zunächst das Potenzial theoretisch verlagerbarer Verkehre identifiziert wird. Das Projektteam hat sich vorbehalten erst nach Abschluss dieser Arbeiten (voraussichtlich Herbst 2001), dem RDF ggf. die Vergabe der weiteren Arbeitspakete vorzuschlagen.

2.6 Hearings

Die Hearings des RDF werden federführend von einem oder mehreren Projektteams durchgeführt. Ziel eines Hearings ist es, die auf dem jeweils relevanten Gebiet sachkundigen Experten zusammenzubringen, um mit ihnen gemeinsam Ergebnisse für den weiteren Prozess zu erarbeiten. Wichtig ist daher, dass möglichst alle wichtigen divergierenden Meinungen vertreten sind. Hierfür sprechen verschiedene Gründe:

- Die Breite der Erkenntnisse in einem Themenfeld ist nicht durch einen einzelnen Gutachter abzudecken, da die Sicht verschiedener Disziplinen, Akteure und Ansätze gefordert ist.
- Es hat noch keine explizite Auseinandersetzung mit der relevanten Thematik stattgefunden und es ist zu erwarten, dass der Auftritt mehrerer Experten eher ein Gesamtbild des relevanten Feldes zeichnen kann.
- Es bestehen kontroverse Auffassungen über die Interpretationen bestimmter Sachverhalte, Daten und Ergebnisse.

Im Berichtszeitraum führte das Regionale Dialogforum vier Hearings durch. Alle Hearings des RDF stehen grundsätzlich den Mitgliedern des Regionalen Dialogforums sowie allen Mitgliedern der Projektteams offen.

Hearing „Rechtliche Möglichkeit eines Nachtflugverbots“ (Projektteam Nachtflugverbot) am 27. März 2001

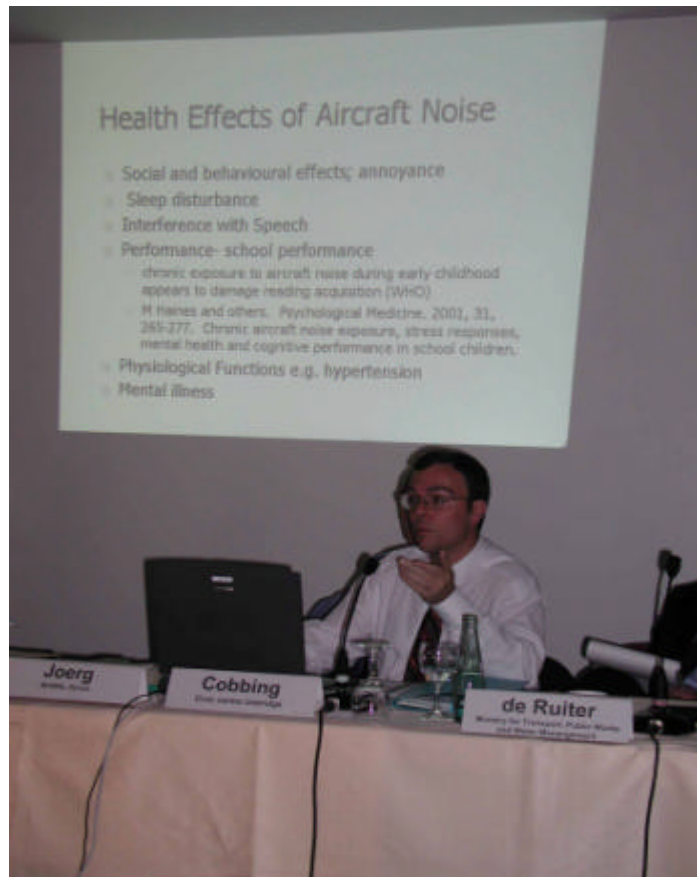
Auf diesem Hearing wurde das vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung in Auftrag gegebene Gutachten „Rechtliche Stellungnahme über die Voraussetzungen und die Zulässigkeit der Anordnung eines Nachtflugverbotes nach Maßgabe der Empfehlungen der Mediationsgruppe für die Zukunft des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main“ vom Gutachter Herrn Dr. Gronefeld vorgestellt und diskutiert. Zudem gab es eine Diskussion mit dem Gutachter, der im Auftrag der Lufthansa AG ein Rechtsgutachten zum Thema Nachtflugverbot erstellt hat. Auf dem Hearing wurden erste Fragestellungen für die Ausschreibung des geplanten Rechtsgutachtens des RDF identifiziert.

Hearing „Kooperationsmöglichkeiten der Flughäfen Frankfurt/Main und Hahn sowie anderen Flughäfen“ (Projektteam Optimierung) am 3. April 2001

Am Standort Flughafen Hahn gaben die Referenten mit ihren Beiträgen einen allgemeinen Überblick über die Bedingungen am Flughafen Hahn, die Entwicklungsmöglichkeiten in den Bereichen LowCost- und Punkt-zu-Punkt-Verkehr und über den Sachstand der Ausbauplanung. Ein weiterer Schwerpunkt war das Thema Frachtverkehr. Eine Rundfahrt über das Gelände vermittelte optische Eindrücke vom Standort.

Hearing „Langfristperspektiven und Belastungsgrenzen“ (Projektteam Langfristperspektiven/no-regret-Strategie und Projektteam Ökologie + Gesundheit) am 3. und 4. Mai 2001

Eingeladen waren Experten und Akteure aus dem Umfeld europäischer und interkontinentaler Großflughäfen. Die Experten aus den Regionen der Flughäfen Amsterdam, London, Zürich und St. Louis referierten zu ihren Erfahrungen mit dem Umgang langfristiger Flughafenplanung und erläuterten aus ihren Erfahrungen vor Ort den Umgang mit ökologischen und gesundheitlichen Belastungsgrenzen und was für sie das No-regret-Prinzip in der praktischen Umsetzung bedeutet. Das Hearing erlaubte somit einen Einblick in die Praxis und die strategischen Diskussionen an den o.g. Flughafenstandorten.



Colin Cobbing berichtet aus London beim Hearing „Langfristperspektiven und Belastungsgrenzen“...



... den anwesenden Teilnehmern des RDF und der Projektteams

Hearing „Fluglärmmonitoring“ (Projektteam Anti-Lärm-Pakt) am 8. Mai 2001

International bekannt und beachtet sind die Modelle zum Fluglärmmonitoring in Sydney, London und Zürich. Jeweils ein Referent erläuterte die unterschiedlichen Modelle der Flughäfen. Das Hearing war besonders zwei übergeordneten Fragestellungen gewidmet: Welche Erfahrungen bestehen an internationalen Flughäfen bereits zur Methode der Lärmmessung und -bewertung und wie werden daraus gewonnene Ergebnisse und Erkenntnisse gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert? Die Erfahrungen sollen helfen, am Flughafen Frankfurt und in der Region ein eigenes Fluglärmmonitoring aufzubauen. Im Nachgang zu dem Hearing beschloss das Projektteam Anti-Lärm-Pakt, dem RDF zu empfehlen, ein Gutachten zum Thema Fluglärmmonitoring in Auftrag zu geben.

Weitere bereits beschlossene Hearings

Hearing „Externe Kosten und Nutzen“ (Projektteam Langfristperspektiven/no-regret-Strategie) am 30. August 2001

Hier sollen internationale Untersuchungen zum Thema „Externe Kosten und Nutzen“ vorgestellt und geklärt werden, welche Arbeiten das RDF in dem Bereich leisten soll.

Hearing „Prognosemonitoring“ (Projektteam Langfristperspektiven/no-regret-Strategie) am 5. September 2001

Welche Art von Prognose ist für eine große Infrastruktur-Planung wie den Ausbau des Frankfurter Flughafens geeignet? Wann und wie oft müssen die Annahmen und Daten, die der Prognose zugrunde liegen, überprüft werden? Wie können Entwicklungen über den Zeitraum von 15 oder 20 Jahren hinaus beobachtet werden? Sind dann Szenarien statt Prognosen das richtige Instrument?

Dies sind die zentralen Fragen, auf die Referenten von Forschungseinrichtungen, der Luftfahrtindustrie und anderen Flughäfen Antworten geben sollen.

3. Verständigung durch Dialog – Die Öffentlichkeitsarbeit des Dialogforums

3.1 Das Bürgerbüro

Das Bürgerbüro in Rüsselsheim ist die Schnittstelle zum Dialogforum und die Servicestelle für Bürgerinnen und Bürger aus der Region. Seit seiner Eröffnung Ende November 2000 nahmen mehrere hundert Bürgerinnen und Bürger die Angebote des Bürgerbüros vor Ort in Anspruch.



Der Vorsitzende des RDF, Professor Wörner, auf dem Hessentag in angeregter Diskussion

Die Arbeit des Bürgerbüros ist geprägt von den Bestandteilen Dialog, Information und Service:

Dialog: Im Bürgerbüro können die Bürgerinnen und Bürger bei den Mitarbeiterinnen in einem persönlichen Gespräch ihre Sorgen, Anregungen und Wünsche zum Thema Flughafen ausbau an das Regionale Dialogforum weitergeben.

Das Bürgerbüro bietet regelmäßig Dialogstunden mit Mitgliedern des Regionalen Dialogforums und der Projektteams an. Bei den Dialogstunden können sich die Bürgerinnen und Bürger gezielt informieren, Fragen stellen und in einem Kreis aus interessierten und betroffenen Menschen und den Vertretern der jeweiligen Institution das Pro und Kontra diskutieren (zu den durchgeführten Dialogstunden vgl. Anhang G). Auch für die 2. Jahreshälfte ist eine Reihe von Dialogstunden geplant (siehe Kapitel 4).



Dialogstunde im Bürgerbüro in Rüsselsheim

Information: Bürgerinnen und Bürger können sich über die laufende Arbeit des Regionalen Dialogforums und der Projektteams erkundigen.

An Informationswänden werden im Bürgerbüro im Wechsel unterschiedliche Themen veranschaulicht, zum Beispiel:

- Informationen zu den geplanten Ausbauvarianten,
- den voraussichtlichen An- und Abflugverfahren sowie
- Gutachten und Ergebnisse des Mediationsverfahrens Flughafen Frankfurt

Weiterhin können sich die Bürger über Veranstaltungen rund um das Thema Flughafen-ausbau informieren.



Bürger im Gespräch im Bürgerbüro in Rüsselsheim

Eine kleine Bibliothek hält unter anderem Materialien zu folgenden Themen bereit:

- Flughafenausbau
- Lärm und Lärmwirkungen
- Regionales Dialogforum
- Mediationsverfahren
- Positionen und Selbstdarstellungen von Mitgliedern des Dialogforums und anderer Institutionen mit dem Schwerpunkt Flughafen

Service: Im Bürgerbüro können auch Schallpegelmessgeräte kostenfrei ausgeliehen werden. Die aufgenommenen Daten werden von den Mitarbeiterinnen ausgewertet und in Form einer Grafik (Pegelzeitverlauf) und Zahlen ausgedruckt. Auch im Rathaus Neu-Isenburg steht die Software zur Auswertung der Messungen zur Verfügung.

3.2 Das Bürgerbüro auf dem Hessentag in Dietzenbach, Mai 2001

Das Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums unternahm mit der Teilnahme am 41. Hessentag in Dietzenbach einen Schritt in Richtung "Präsenz vor Ort". Zehn Tage lang war das Bürgerbüro von Rüsselsheim nach Dietzenbach verlagert und stand dort als mobiles Bürgerbüro in bewährter Form den Besucherinnen und Besuchern des Hessentags zur Verfügung. Ziel der Veranstaltung war es, auch in einer anderen betroffenen Region über die Arbeit des Regionalen Dialogforums zu berichten und auf das Bürgerbüro und dessen Angebote aufmerksam zu machen.

Ähnlich wie in Rüsselsheim umfasste das Angebot des Bürgerbüros auf dem Hessentag umfangreiche Literatur zum Thema Dialogforum und Mediationsverfahren. Darüber hinaus gab es Informationen zu Lärm und Lärmschutz und zu wirtschaftlichen Aspekten des Flughafens. Das Schallpegelmessgerät, das kostenfrei im Bürgerbüro ausgeliehen werden kann, lag zu Demonstrationszwecken bereit und stieß auch auf dem Hessentag auf großes Interesse. Auf Flugroutenplänen konnte man sich über die An- und Abflugrouten der möglichen Ausbauvarianten des Frankfurter Flughafens informieren.

Anlass zu vielen Gesprächen gab die jeweilige „Frage des Tages“ wie zum Beispiel: „Sind Sie für den Ausbau des Frankfurter Flughafens?“ oder „Sind Sie für das Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen?“.



Das Bürgerbüro auf dem Hessentag in Dietzenbach



Ministerpräsident Roland Koch auf dem Stand des Bürgerbüros beim Hessentag

Bei den intensiven Gesprächen mit den Bürgerinnen und Bürgern wurde deutlich, dass die Bevölkerung ein großes Bedürfnis nach sachlicher und objektiver Aufklärung hat. Wichtige Fragen waren:

- Wer setzt das Nachtflugverbot um?
- Wie sieht es mit dem Schallschutzprogramm aus?
- Welche Bedeutung hat der Ausbau des Frankfurter Flughafens für die Arbeitsplätze in der Region?
- Aus welchen Institutionen setzt sich das RDF zusammen?

Von den meisten Besucherinnen und Besuchern wurde der Kompromiss des Mediationspaketes unterstützt und die Zusammensetzung des RDF als ausgewogen angesehen. Das „mobile Bürgerbüro“ bot den Besucherinnen und Besuchern auf dem Hessentag auch die traditionellen Dialogstunden an. Diese ermöglichen Interessierten, gezielt Fragen an die Mitglieder des RDF und der Projektteams zu stellen.

Melanie Beiler und Barbara Banse, die Leiterinnen des Bürgerbüros ziehen aus der Mobilaktion Hessentag eine positive Bilanz, die Bürgerinnen und Bürger sind offen und interessiert im Gespräch und möchten wissen, was in ihrer Region passiert. Als Fazit plant das Bürgerbüro weitere mobile Aktionen, z.B. in Rathäusern der betroffenen Kommunen.

3.3 Fokusgruppen

Mit dem Instrument der Fokusgruppen soll

- die unvermittelte Einstellung der Bevölkerung zu den jeweiligen Themen herausgefunden werden
- von der aktuellen Arbeit im RDF direkt berichtet werden

einer (wenn auch begrenzten) Gruppe aus der Bevölkerung die Möglichkeit zur Partizipation gegeben werden. In Mörfelden-Walldorf wurden am 25. August 2000 fünf Fokusgruppen nach ihren Erwartungen an die Kommunikation zwischen RDF und der Öffentlichkeit und nach den aus ihrer Sicht wichtigsten Themen im Zusammenhang mit dem Flughafen, dem geplanten Flughafenausbau und dem RDF gefragt.

Die Auswahl der Teilnehmer

Für die Veranstaltung in Mörfelden-Walldorf wurden Personen aus zwei Zielgruppen angesprochen und eingeladen:

1. Bürger aus der Region
2. Multiplikatoren aus der Region

Die insgesamt 55 Teilnehmer leisteten zunächst in einer ersten Phase zu folgenden Themen ihre Beiträge:

- Welche Erwartungen haben Sie an diese Veranstaltung?
- Welche Erwartungen haben Sie an die Kommunikation zwischen Regionalem Dialogforum und Öffentlichkeit?
- Welche Themen sind für Sie von Interesse im Zusammenhang mit dem Flughafen/dem geplanten Flughafenausbau/dem Regionalen Dialogforum Flughafen Frankfurt?

Anschließend wurden die Beiträge diskutiert und thematisch gruppiert. Die Ergebnisse der Fokusgruppen wurden am gleichen Abend den Mitgliedern des RDF vorgestellt, so konnte ein unmittelbarer Austausch zwischen den Fokusgruppen und den Mitgliedern des RDF realisiert werden.

Die zentralen Aussagen der Fokusgruppen

Entsprechend der persönlichen Gewichtung ließen sich in den Bereichen der beiden zentralen Fragestellungen Schwerpunkte erkennen. Diese sind nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

1. Welche Erwartungen haben Sie an die Kommunikation zwischen Regionalem Dialogforum und der Öffentlichkeit?
 - Bürger sollen ernst genommen werden, die Entscheidungsträger müssen vor Ort sein, um echte Wahrnehmung zu gewährleisten.

- Es soll eine objektive Situationsanalyse vorgenommen werden.
- Das Bürgertelefon beim RDF soll kompetent besetzt sein.
- Es sollen öffentliche Veranstaltungen in stark betroffenen Orten durchgeführt werden.
- Veranstaltungsprotokolle sollen im Internet und in Rathäusern veröffentlicht werden.
- Informationen sollen durch kritische Gutachten bewertet und dargestellt werden.
- Frage: Wie wird sicher gestellt, dass nicht mit „gezinkten Karten“ gespielt wird?

2. Welche Themen sind für Sie von Interesse im Zusammenhang mit dem Flughafen/dem geplanten Flughafenausbau/dem Regionalen Dialogforum Flughafen Frankfurt?

- Nachtflugverbot allgemein und die Frage: Warum gilt das Nachtflugverbot nur von 23-5 Uhr anstatt von 22-6 Uhr?
- Verlagerung von Anflugschneisen über den am meisten betroffenen Gebieten
- Verlagerung Fracht, Charter, Poststern
- Untersuchung der Gesamtbelastungen, Schadstoffe/Gesundheit, Lärm Sicherheit
- Entzerrung des Flugverkehrs auf bundesweiter und europäischer Ebene
- Warum wird die Arbeit ‚Mobilität und Fliegen‘ (Lufthansa: FAG, DASA, BfS) unterdrückt?

3.4 Themendialoge

Unter dem Titel Themendialoge organisiert das RDF in der Region öffentliche Veranstaltungen mit folgenden Zielen:

- der Bevölkerung aktuelle Informationen zu einer konkreten Fragestellung aus erster Hand anzubieten
- der Bevölkerung eine Plattform zu schaffen, den Mitgliedern des RDF ihr Wünsche und Anliegen unmittelbar mitzuteilen und somit eine direkte Kommunikation (ohne Umwege über Vertreter oder Medien) herzustellen

Das RDF hat bisher öffentliche Diskussionsveranstaltungen zu den Themen Lärmschutz und Nachtflugverbot durchgeführt.

Darüber hinaus war der Vorsitzende des Regionalen Dialogforums bei zahlreichen Veranstaltungen Dritter (z.B. verschiedener Bürgerinitiativen, BARIG, Industrie- und Han-

delskammer) in der Region zum Thema Flughafenausbau als Referent und Diskussions-
teilnehmer anwesend.

Themendialog Lärmschutz

Auf Einladung von Professor Wörner hat die interessierte Öffentlichkeit am 25. Oktober 2000 mit Experten von den Flughäfen Zürich, Köln-Bonn und Amsterdam-Schiphol verschiedene Modelle zu Lärmschutzmaßnahmen diskutiert.

Ziel der Veranstaltung war es, die Praxis an anderen Flughäfen im Bereich Lärmschutz kennenzulernen.

Dazu referierten

- Frau van der Pluijm von der Lärmschutzkommission Schiphol (Commissie Geluidshinder Schiphol: CGS) zur Situation am Flughafen Amsterdam-Schiphol
- Herr Partsch zum Lärmschutzprogramm am Flughafen Köln-Bonn und
- Herr Dr. Bissegger als Leiter Lärmmanagement und Anwohnerschutz zur Situation am Flughafen Zürich

Die Fragen, Kommentare und Anregungen aus der Veranstaltung wurden protokolliert und den Mitgliedern des Regionalen Dialogforums und der Projektteams zur Kenntnis gebracht.

Themendialog Nachtflugverbot

Unter dem Titel: „Wer setzt das Nachtflugverbot durch – Schwarzer-Peter-Spiel oder Kooperation?“ veranstaltete das Regionale Dialogforum am 18. Juni 2001 in Flörsheim eine öffentliche Diskussionsveranstaltung. Die Bevölkerung der Region war eingeladen, sich ein eigenes Bild zum Themenkomplex Nachtflugverbot zu machen.

Professor Wörner betonte in diesem Zusammenhang die Bedeutung des RDF: Er charakterisierte das Regionale Dialogforum als diejenige Institution, welche die Aktivitäten auf den unterschiedlichen Ebenen koordinieren und damit entscheidende Impulse auch für die Durchsetzung eines Nachtflugverbotes geben kann. Daneben diskutierten auf dem Podium

- Herr Häfner von Fraport AG
- Herr Güttler vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
- Herr Riediger vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

3.5 Der Kongress „Mediation und Dialog als institutionelle Chance“ am 6. April 2001

Der unter der Schirmherrschaft des Vorsitzenden des Regionalen Dialogforums, Johann-Dietrich Wörner, in der IHK Rhein-Main in Frankfurt veranstaltete Kongress stellte das Regionale Dialogforum als Dialogverfahren einer breiten Öffentlichkeit aus Wissenschaft und Praxis vor. Gleichzeitig sollten Erkenntnisse und Erfahrungen aus den beiden Verfahren Mediation und Dialog zur Zukunft des Flughafens Frankfurt und der Region aufgearbeitet und auf diese Weise für andere Konfliktfelder nutzbar gemacht werden.



Prof. Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner bei der Eröffnung
des Mediationskongresses

Ausgangspunkt des Kongresses waren das Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt und das Regionale Dialogforum Flughafen Frankfurt. Hans Eichel, Bundesminister der Finanzen, und Roland Koch, Hessischer Ministerpräsident, würdigten in ihren Reden diese beispielhaften Verfahren, die zum Vorbild für den Dialog von Gesellschaft und Politik geworden sind. Die zunehmende europäische Bedeutung des Themas Mediation verdeutlichten in der Podiumsdiskussion Pia Bucella von der Generaldirektion Umwelt der EU-Kommission sowie Evelyne Gebhard, Mitglied des Europäischen Parlaments.



Dr. Frank Niethammer (Ehrenpräsident der IHK Frankfurt am Main), Prof. Barbara Jakubeit (Fraport AG) sowie der frühere und der amtierende Hessische Ministerpräsident: Bundesminister Hans Eichel, Roland Koch beim Mediationskongress (v.l.n.r.)

Über 250 Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft erörterten in sieben Workshops die Einsatzmöglichkeiten von Mediation und Dialog bei aktuellen Konfliktthemen in Deutschland. Die zentrale Frage lautete, wie in Zukunft neue Verfahren der Beteiligung und des Dialogs massive Konflikte besser und schneller lösen können. Zu den Themen zählten:

- Großbauvorhaben wie Flughafen und Atomendlager
- Risikotechnologien wie Grüne Gentechnik
- Normative Konfliktfelder an den Beispielen Ernährung und Gesundheit
- Kommunale und regionale Konfliktfelder an den Beispielen Flächennutzung und Naturschutz

Eine zentrale Aussage des Kongresses ist, dass neue Dialogformen eine sinnvolle Ergänzung aber kein Ersatz für politische Entscheidungen sind. Indem sie die Einbindung gesellschaftlicher Kompetenz in die politische Entscheidungen stärken, sind sie ein wirkungsvolles Mittel, um diese Entscheidungen vorzubereiten und deren nachhaltige Wirkung zu unterstützen. Ein hohes Maß an Transparenz solcher Verfahren ist dabei eine wichtige Voraussetzung.



Diskussion in den Arbeitsgruppen

In die Publikation zum Kongress, die Ende des Jahres 2001 erscheint, fließen die umfangreichen Ergebnisse aus den Workshops ein. Aktuelle Informationen zur Publikation werden auf der Internet-Seite des Regionalen Dialogforums eingestellt (vgl. Abschnitt 3.6). Für Kongressteilnehmer war die Publikation im Kongressbeitrag enthalten. Für weitere Interessenten ist diese zum Selbstkostenpreis erhältlich.

3.6 Der Internet-Auftritt des Regionalen Dialogforums

Ein wesentlicher Baustein der Öffentlichkeitsarbeit gewinnt mehr und mehr an Bedeutung: Über das Internet stellt das Regionale Dialogforum seine Arbeit kontinuierlich und möglichst zeitnah der Öffentlichkeit dar. Das Bürgerbüro und die Geschäftsstelle des RDF betreuen unter der Verantwortung des Vorsitzenden des RDF den Internetauftritt (s.u.).

Hier finden sich nicht nur Erläuterungen zum Dialogverfahren, sondern auch die Tagesordnungen und Zusammenfassungen der Sitzungen der Projektteams sowie die Berichte der durchgeführten Hearings. Damit ist es interessierten Bürgerinnen und Bürgern möglich, die Diskussion und den Sachstand des Verfahrens nachzuvollziehen.



Des weiteren bietet die Internetseite neben den Presseinformationen auch die Möglichkeit der Beteiligung an der Diskussion. Unter der Rubrik „Bürgerdialog“ wird allen Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, ihre Meinungen und Fragen an das RDF weiterzugeben.

Für die Zukunft besteht hier auch die Möglichkeit, im Bereich „Bibliothek“ die wichtigsten Materialien aus dem Verfahren abzurufen. So sollen hier die vom RDF beauftragten Gutachten zugänglich gemacht werden.

4. Ausblick

4.1 Schwerpunkte des RDF und der Projektteams

Für das 2. Halbjahr erwarten das RDF und seine Projektteams Ergebnisse aus den beauftragten Gutachten und Hearings. Darüber hinaus werden neue Themen aus dem Arbeitsprogramm bearbeitet.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Fluglärm und Lebensqualität“ (s. Kapitel 2) sollen Grundlage für die anschließende Hauptstudie zu dem Thema sein. Die Machbarkeitsstudie (als Vorstudie) hat zum Ziel, wissenschaftliche Methoden und Instrumente zu prüfen, mit deren Hilfe man dann in der Hauptstudie die Auswirkungen von Fluglärm auf Gesundheit und Lebensqualität untersuchen kann. Im Frühjahr 2002 werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorliegen, anschließend wird die Hauptstudie vorbereitet werden.

Noch im Jahr 2001 werden die Ergebnisse des Teilgutachtens „Kooperation des Flughafens Frankfurt ...“ (siehe Abschnitt 2.5) erwartet. Damit liegen dann Zahlen über die theoretischen Verlagerungspotenziale vom Frankfurter Flughafen auf andere Standorte vor. Diese sind ggf. in den nächsten Schritten durch ein Folgegutachten zu konkretisieren.

Aus den bereits durchgeführten wie auch aus den geplanten Hearings ergeben sich weitere Arbeitsschritte für das RDF und die Projektteams, wie zum Beispiel:

- Konkretisierung des Fluglärmmonitorings
- Prüfung eines Prognosemonitorings am Frankfurter Flughafen
- Klärung der Herangehensweise zu Umweltqualitätszielen und Belastungsgrenzen

Weitere Schwerpunkte im 2. Halbjahr 2001 werden sein:

- Juristische Prüfung der Machbarkeit und Umsetzung des Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen
- Ermittlung der ökonomischen Auswirkungen des Nachtflugverbots
- Umsetzung von Maßnahmen im aktiven Schallschutz
- Vorbereitung der Einführung eines Risikomanagements
- Begleitung der Machbarkeitsstudie „Fluglärm und Lebensqualität“

Zudem wird das RDF das Raumordnungsverfahren begleiten, das im Oktober 2001 beginnen soll.

4.2 Bürgerbüro

Während des Hessentags in Dietzenbach wurde deutlich, dass in der Region ein starker Wunsch nach sachlicher, objektiver Information besteht und die Arbeit des Regionalen

Dialogforums und des Bürgerbüros auf positive Resonanz stößt. Aufgrund der positiven Erfahrungen des „mobilen Bürgerbüros“ ist für die 2. Jahreshälfte geplant, das Bürgerbüro jeweils für einige Tage in Kommunen in der Nachbarschaft des Flughafens zu verlagern. In den jeweiligen Stadt- und Bürgerbüros oder in Rathäusern sollen Informationen über die Arbeit des Regionalen Dialogforums bereitgestellt und Fragen rund um den Dialogprozess zum Flughafenausbau beantwortet werden. Im Herbst 2001 sind Aufenthalte in Neu-Isenburg und Kelsterbach geplant.

Die Termine der Dialogstunden sowie Zeit und Ort des „mobilen Bürgerbüros“ werden frühzeitig im Internet unter www.dialogforum-flughafen.de und in der lokalen Presse bekannt gegeben.

4.3 dialog brief

Im zweiten Jahr ergänzt ein Newsletter mit dem Titel „dialog brief“ das Informations- und Dialogangebot des RDF. Der Rahmen des Briefes ist folgendermaßen konzipiert:

- Erscheinen vier mal im Jahr
- Möglichkeit zum Dialog durch verschiedene Rückmeldeformen (Umfragen, Kommentare, Informationstipps...)
- Bericht über das aktuelle Geschehen rund um das RDF, die Projektteams, das Bürgerbüro und die Veranstaltungen des RDF
- Kategorie „Lexikon“, die kurz und verständlich Fachwörter aus der Diskussion um den Flughafenausbau und im RDF erklärt
- Termine, Veranstaltungen und Hintergrundmaterial

4.4 Fokusgruppen und Themendialoge

Diese beiden Formate an Informations- und Dialogveranstaltungen haben sich im vergangenen Jahr bewährt und werden auch im zweiten Jahr durchgeführt.

- Geplant ist eine Reihe von Veranstaltungen mit Fokusgruppen, die sich an den Themen der laufenden Arbeit des RDF orientieren soll.

Dabei wird die bewährte Kombination von Gruppen mit zufällig ausgewählten Personen („Breitenwissen“) und Gruppen mit Multiplikatoren und Experten („Tiefenwissen“) angewendet.

Auch die Themendialoge werden fortgeführt. Je nach Akzent wird der Ablauf verschieden sein:

- Akzent „Information“: Im Mittelpunkt dieser Veranstaltung steht die Information aus erster Hand. Dazu werden möglichst neutrale Experten (regional und überregional)

eingeladen. Die Veranstaltung ist geprägt durch Vorträge, „sachliche Information“ und Rückfragen.

- Akzent „Austausch“: Die unterschiedlichen Positionen und Meinungen werden hier in Form von Diskussionen im offenen Plenum ausgetauscht. Die sachliche Information sollte eher nebenbei laufen; das Hauptaugenmerk liegt darin, dass – idealerweise – die starren Positionen aufgeweicht werden (Stichwort: enabling für Mediation/empowerment der Mitglieder des RDF für Kompromisslösungen).

Diese Art des Dialogs mit der Region wird im 1. Halbjahr 2002 fortgeführt.

5. Anhang

- A. **Mitglieder des Regionalen Dialogforums**, Stand August 2001
- B. **Codex**, vorgelegt vom Hessischen Ministerpräsident zur weiteren Arbeit am 23. Juni 2000
- C. **Geschäftsordnung**, Beschlussfassung des Regionalen Dialogforums vom 20. Oktober 2000
- D. **Restanten**, Liste der im Rahmen des Mediationsverfahrens offen gebliebenen Fragestellungen, erstellt von IFOK Bensheim in Zusammenarbeit mit dem Öko-Institut Darmstadt in der Informationsphase im Anschluss an das Mediationsverfahren
- E. **Mitglieder der Projektteams**, Zusammenstellung der Geschäftsstelle des RDF, Stand August 2001
- F. **Experten: Referenten, Gutachter, Qualitätssicherer**, Zusammenstellung der Geschäftsstelle des RDF, Stand August 2001
- G. **Dialogstunden im Bürgerbüro Rüsselsheim**, durchgeführt im Berichtszeitraum
- H. **Arbeitsprogramm des Regionalen Dialogforums, beschlossen auf der 8. Sitzung des RDF am 9. Februar 2001**

Anhang zum Jahresbericht

Regionales Dialogforum

November 2001

Anhang A: Mitglieder des Regionalen Dialogforums

Stand Juni 2001

Vorsitz

Wörner, Prof. Dr.-Ing. Johann-Dietrich

Technische Universität Darmstadt

Mitglieder

Benz, Oberbürgermeister Peter

Stadt Darmstadt

Brehl, Bürgermeister Bernhard

Stadt Mörfelden-Walldorf

Dott, Dr. Bernhard Klaus

Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände, Deutsche Bank AG

Dulige, Kirchenrat Jörn

Evangelische Kirchen in Hessen und Nassau

von Eisenhart Rothe, Christoph

Schutzbund Deutscher Wald (SDW)

Engisch, Bürgermeister Erhard

Stadt Kelsterbach

Fongern, Cpt. Georg

Vereinigung Cockpit e.V.

Franssen, Bürgermeister Hans

Stadt Hattersheim

Gaebges, Martin

Board of Airline Representatives e.V. (BARIG)

Gieltowski, Oberbürgermeister Stefan

Stadt Rüsselsheim

Grandke, Gerhard

Stadt Offenbach

Heyne, Jürgen

Hessischer Handwerkstag

Jakubeit, Prof. Dr. Barbara

Fraport AG

Jühe, Bürgermeister Thomas

Stadt Raunheim

Kaspar, Prof. Dr. Franz

Kath. Kirche

Krebs, Bürgermeister Ulrich

Stadt Flörsheim

Lindstaedt, Dr. Wolfgang

AG hessischer Industrie und Handelskammern

Müller, Richard

Fluglärmkommission

Nierobisch, Bernd M.	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Flughäfen (ADV)
Olbert, Prof. Dr. Heinrich	Deutsche Flugsicherung (DFS)
Olschewsky, Bürgermeister Berthold	Stadt Dreieich
Pompe, Viktor	Deutsche Lufthansa AG (DLH)
Quilling, Bürgermeister Dirk-Oliver	Stadt Neu-Isenburg
Reichel, Wolfgang	Stadt Mainz
Schaub, Gerold	Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)
Schindler, Schindler Harald	Stadt Hochheim
Schwarz, Edwin	Stadt Frankfurt
Treber, Dirk	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
Winter, Dr. Detlef	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen (ADL)
zum Felde, Klaus	Deutsche Angestellten Gewerkschaft (DAG)

Hessische Landesregierung

Borchmann, Gerlinde	Hessische Staatskanzlei, bis Mai 2001
Sewering, Dr. Holger	Hessische Staatskanzlei

Geschäftsstelle Regionales Dialogforum

Beiler, Melanie	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum
Ewen, Dr. Christoph	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum
Meister, Dr. Hans-Peter	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum
Schönfelder, Carla	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum

Wissenschaftliche Begleitung

Hochfeld, Christian	Öko-Institut e.V.
Barth, Regine	Öko-Institut e.V.

Anhang B: Codex, vorgelegt vom Hessischen Ministerpräsident zur weiteren Arbeit am 23. Juni 2000

Allgemeine Verfahrensregeln für das Regionale Dialogforum

1. Das Regionale Dialogforum ist als mediatives Verfahren konzipiert.
2. Grundlage der Arbeit des Regionalen Dialogforums ist das 5-Punkte-Mediationspaket.
3. Die Mitgliedschaft im Regionalen Dialogforum wird kraft Beauftragung durch die entsendenden Institutionen und Organisationen begründet. Die Berufung erfolgt durch den Ministerpräsidenten. Die Rückbindung an die entsendenden Stellen ist von den jeweiligen Repräsentanten dieser Stellen sicherzustellen.
4. Die Mitgliedschaft im Regionalen Dialogforum wird grundsätzlich persönlich wahrgenommen; eine Vertretung soll nur in zwingenden Ausnahmefällen (wie Krankheit, Urlaub) möglich sein. Grundsatz muß die Aufrechterhaltung der Arbeitsfähigkeit, auch durch personelle Kontinuität, sein.
5. Das Regionale Dialogforum begleitet konstruktiv die Umsetzung des Mediationspaketes. Es ist kein Entscheidungsgremium, sondern - wie das Mediationsverfahren - ein Beratungsgremium mit empfehlendem Charakter.
6. Der Grad der Verbindlichkeit von Beschlüssen/Empfehlungen des Regionalen Dialogforums für die Landespolitik u.a. Adressaten wird vom Grad des Konsenses innerhalb der Gruppe abhängig sein, mit dem diese Beschlüsse/Empfehlungen gefasst worden sind.
7. Parallel zum Regionalen Dialogforum werden politische Entscheidungsprozesse und gesetzlich vorgeschriebene Verwaltungsverfahren (Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren) ablaufen; diese sind nicht disponibel. Das Regionale Dialogforum wird aber frühzeitig über einzelne Verfahrensschritte von dem Vorhabensträger und den verfahrensführenden Stellen (RP Darmstadt für das Raumordnungsverfahren; HMWVL für das Planfeststellungsverfahren) umfassend **informiert**. Das Regionale Dialogforum erhält die Gelegenheit, zu dem Ablauf der Verfahren und zu den Inhalten frühzeitig Stellung zu nehmen.
8. Das Regionale Dialogforum wird von der Landesregierung um Vorschläge gebeten und unterbreitet selbst Vorschläge, wie unter Zugrundelegung der bestandskräftigen Geneh-

migung für den Flughafen Frankfurt Verbesserungen der gegenwärtigen Situation unter den Gesichtspunkten „Belastungen“, „Informationen“, „Beschwerdemanagement“ etc. möglich sind. Diese Vorschläge und Empfehlungen richten sich an die FAG, die Genehmigungsbehörde, die DFS, die Luftverkehrsgesellschaften etc.

9. Das Regionale Dialogforum unterbreitet Vorschläge, wie unter Beachtung der bestehenden gesetzlichen Regelungen durch Änderung der Genehmigung Belastungen für die Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens minimiert werden können. Adressaten dieser Vorschläge sind die Genehmigungsbehörde und der BMVBW. Das Regionale Dialogforum ersetzt nicht die Fluglärmkommission; vielmehr gibt es gemeinsame Schnittstellen, die zur Nutzung von Synergieeffekten miteinander verzahnt werden.
10. Das Regionale Dialogforum kann über insgesamt bis zu fünf Plätze eigenständig verfügen. Es bleibt dem Regionalen Dialogforum selbst überlassen, im Rahmen dieses von ihm zu besetzenden 5-Sitze-Kontingentes die Auswahl darüber zu treffen, wer noch zu beteiligen ist. Für die Besetzungsbeschlüsse gilt, dass sie unter Beachtung des Ausgewogenheitsprinzips konsensual vorzunehmen sind. Für die Nominierung ist eine Zweidrittel-Mehrheit der Gruppe erforderlich.
11. Die Staatskanzlei erhält generellen Beobachterstatus im Regionalen Dialogforum; grundsätzlich kann die Landesregierung darüber hinaus weitere Beobachter in das Regionale Dialogforum entsenden. Die Federführung liegt bei der Staatskanzlei.
12. Das Regionale Dialogforum ist von Weisungen und Wahlterminen unabhängig.
13. Über den aktuellen Stand der Beratungen und Erkenntnisse soll einmal pro Jahr ein Zwischenbericht an den Auftraggeber erfolgen.
14. Abgesehen von diesen unverzichtbaren Grundelementen steht es dem Regionalen Dialogforum frei, die Selbstorganisation seiner Arbeit eigenverantwortlich zu regeln. Insbesondere ist zu erwarten, dass sich aus Zweckmäßigkeitsgründen das Regionale Dialogforum - wie das Mediationsverfahren auch - themenbezogener Arbeitskreise zur Bewältigung seiner umfangreichen Arbeit bedient. Zweckmäßigerweise sollte das Regionale Dialogforum auch Fragen
 - ⇒ des Umgangs miteinander
 - ⇒ des Sitzungsrhythmus
 - ⇒ des Termin- und Arbeitsplans
 - ⇒ des Quorums für Beratungsfähigkeit
 - ⇒ der Behandlung vertraulicher Unterlagen
 - ⇒ der Dokumentation und
 - ⇒ des Umgangs mit den Medien

konsensual regeln und in einer Geschäftsordnung niederlegen.

Ohne die Selbstorganisation einschränken zu wollen, ergibt sich allerdings rein aus sachlichen Gesichtspunkten die Notwendigkeit, dass die Landesregierung bei den vorgelegten Fragestellungen Zeitpunkte benennt, bis zu denen Voten des Regionalen Dialogforums berücksichtigt werden können. Ein diesbezüglicher Fristenplan wird dem Regionalen Dialogforum von der Landesregierung rechtzeitig mitgeteilt.

Anhang C: Geschäftsordnung, Beschlussfassung des Regionalen Dialogforums vom 20. Oktober 2000

Das Regionale Dialogforum ist Bestandteil des in dem Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt verabschiedeten Mediationspakets. Das Regionale Dialogforum wurde in der konstituierenden Sitzung am 23. Juni 2000 eingesetzt. Es begleitet die Umsetzung des Mediationspakets auf konstruktive Weise und setzt den im Mediationsverfahren begonnenen Dialog fort.

Das Regionale Dialogforum hat keine Entscheidungskompetenzen, seine Beratungs- und Verhandlungsergebnisse können aber helfen, die Forderungen, Erwartungen und Ideen der Beteiligten und Betroffenen in die Verfahren einzubinden.

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

I. Aufgaben des Regionalen Dialogforums

Die Arbeiten des Regionalen Dialogforums basieren auf

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

Ausgehend von den Empfehlungen der Mediationsgruppe sind dem Regionalen Dialogforum im Rahmen des geplanten Ausbaus des Flughafens Frankfurt Main derzeit insbesondere folgende Aufgabenfelder zugeordnet:

- Nachtflugverbot
- Optimierung des Flugbetriebs im Sinne des Mediationspakets
- Anti-Lärm-Pakt
- langfristigen Perspektiven des Flughafens Frankfurt
- Beschwerde- und Kommunikationsmanagements.

Parallel zum Regionalen Dialogforum werden die gesetzlich vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren ablaufen. Das Regionale Dialogforum wird über die einzelnen Verfahrensschritte schnellstmöglich informiert und erhält die Gelegenheit, frühzeitig zu dem Ab-

lauf der Verfahren Stellung zu nehmen.

Weitere Themen wird das Regionale Dialogforum in eigener Verantwortung oder durch Auftrag der Hessischen Landesregierung bearbeiten.

II. Allgemeine Verhaltensgrundsätze

(1) Ein Dialog-Verfahren setzt voraus, dass die Beteiligten ihre eigenen Interessen und Problembewertungen einbringen, aber zugleich bereit sind, auch entgegengesetzte Meinungen anzuhören, verhandlungsfähige Positionen darzulegen, Optionen für Konfliktlösungen zu erarbeiten und sich auch um gemeinsame inhaltliche Empfehlungen zu bemühen.

(2) Jedes Mitglied des Regionalen Dialogforums ist gehalten, zu einem vertrauensbildenden Gesprächs- und Verhandlungsstil beizutragen.

(3) Die Mitglieder des Regionalen Dialogforums sind zu einem differenzierten Umgang mit Transparenz und Vertraulichkeit verpflichtet.

- Sie haben ihre entsendende Institution regelmäßig zu informieren und sich mit dieser rückzukoppeln.
- Über den Ablauf der Verhandlungen und die Beiträge einzelner Mitglieder in den Verhandlungen ist Vertraulichkeit zu wahren (siehe IX.3).

III. Leitung, Organisation und Wissenschaftliche Begleitung

(1) Den Vorsitz des Regionalen Dialogforums hat Professor Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner, Präsident der TU Darmstadt, inne.

(2) Mit der Geschäftsführung wurde Dr. Hans-Peter Meister (Institut für Organisationskommunikation (IFOK), Bensheim) betraut.

(3) Zu den Aufgaben der Geschäftsführung zählen

- die Moderation und Organisation des Regionalen Dialogforums sowie von Untergruppen,
- die Einrichtung und der Betrieb der Geschäftsstelle und eines Bürgerbüros,
- die Öffentlichkeitsarbeit/die interne und externe Kommunikation,
- die wissenschaftliche Begleitung in Zusammenarbeit mit dem Öko-Institut e. V., Darmstadt.

IV. Mitgliedschaft

- (1) Die Mitgliedschaft in dem Regionalen Dialogforum mit ihren Rechten und Pflichten wird grundsätzlich persönlich wahrgenommen.
- (2) Für jedes Mitglied des Regionalen Dialogforums kann ein persönlicher Stellvertreter benannt werden. Die Stellvertreter sollten nur in dringenden Fällen entsandt werden.

V. Sitzungsregularien

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

- (2) Termine und Orte für die Sitzungen des Regionalen Dialogforums sollen mindestens 1/2-jährlich im voraus festgelegt werden.

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

VI. Dokumentation

- (1) Über jede Sitzung des Regionalen Dialogforums wird ein Ergebnisprotokoll gefertigt, in dem die Teilnehmer, die wesentlichen Ergebnisse und Diskussionen der Sitzung festgehalten werden. Jedes Mitglied des Regionalen Dialogforums erhält ein Exemplar des Ergebnisprotokolls.
- (2) Jedes Ergebnisprotokoll wird in der jeweils folgenden Sitzung zur Genehmigung vorgelegt.
- (3) Die Ergebnisprotokolle sollen nicht öffentlich zugänglich sein.

VII. Beschlussfähigkeit

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

VIII. Untergruppen und Sachverständige

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

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

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

(4) Die Vorschriften über die Allgemeinen Verhaltensgrundsätze der Gruppensitzungen gelten entsprechend.

IX. Öffentlichkeitsarbeit

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

(2) Am Ende jeder Sitzung bespricht der Vorsitzende die Ergebnisse, die in einer Pressemitteilung benannt werden, mit dem Regionalen Dialogforum. Der Vorsitzende gibt diese Pressemitteilungen heraus und versendet sie zeitgleich an die Mitglieder des Regionalen Dialogforums.

(3) Individuelle Presseberichte über den Sitzungsverlauf des Regionalen Dialogforums sind nicht tolerabel.

X. Kosten

- (1) Die Ausgaben, die den Teilnehmern durch die Teilnahme an den Sitzungen entstehen, übernimmt die jeweils entsendende Einrichtung.
- (2) Für die Übernahme der Kosten des Verfahrens wurde von der Hessischen Landesregierung gemäß Kabinettsbeschluss vom 23. Juni 2000 ein Fonds eingerichtet.
- (3) Die kassen- und rechnungsmäßige Abwicklung des Fonds wird im Einvernehmen mit der Landesregierung geregelt. Die Bestimmungen des Landes Hessen finden entsprechende Anwendung.

XI. Sachstandsberichte

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

XII. Inkrafttreten

Diese Geschäftsordnung tritt am Tage ihrer Genehmigung in Kraft.

20. Oktober 2000
Frankfurt/ Main

Anlage:

- Schreiben der Kommunen zu im Rahmen der Mediation offen gebliebenen Fragestellungen vom 2. Februar 2000

Anhang D: Restanten, Liste der im Rahmen des Mediationsverfahrens offen gebliebenen Fragestellungen, erstellt von IFOK Bensheim in Zusammenarbeit mit dem Öko-Institut Darmstadt in der Informationsphase im Anschluss an das Mediationsverfahren

Im Rahmen des Mediationsverfahrens wurde ein sehr anspruchsvolles und komplexes Arbeitsprogramm mit 43 Themen und weiteren Unterpunkten bearbeitet. Aufgrund zeitlicher Restriktionen konnten einzelne Themen nicht oder nur teilweise bearbeitet werden. Die Mediationsgruppe bewertete die einzelnen Themen mittels einer dreistufigen Prioritätenskala; demzufolge blieben bei zeitlichen Problemen eher die Themen mit geringer Priorität unbearbeitet.

Unabhängig von der Priorität blieben offene Fragen vor allem dort, wo mehrjährige Erhebungen erforderlich gewesen wären (z.B. die Auswirkungen von Fluglärm auf Schulkinder) und wo Fragestellungen erst in einem späten Verfahrensstand "auf den Tisch" kamen (z.B. die rechtlichen Voraussetzungen für ein Nachtflugverbot). Offene Fragen mussten auch dort bleiben, wo noch keine wissenschaftliche Praxis etabliert ist (z.B. die Frage der Zumutbarkeit von Überflughöhen).

Die offen gebliebenen Fragen wurden im Mediationsverfahren thematisiert, und im Endbericht finden sich für einen Teil dieser offenen Fragen an den entsprechenden Stellen die Hinweise.

In der folgenden Liste werden neben den offenen Fragen und dem Verweis auf den Fundort im Mediationsbericht auch Vorschläge für den Umgang damit unterbreitet.

1. Grundlagen zum Thema Luftverkehr Machbarkeit eines Teil-Hub:

Die Mediationsgruppe war sich einig, dass die Drehscheibe Frankfurt (Hub) nur unter Inkaufnahme von Effizienzverlusten auf mehrere Standorte aufteilbar wäre. Wie groß diese Effizienzverluste sein würden, wurde nicht detailliert herausgearbeitet (siehe dazu S. 19). Es erscheint denkbar, eine systemanalytische Modellierung des Luftverkehrs zu erarbeiten und dann auf verschiedene Ausbauoptionen anzuwenden. Ein derartiges Projekt würde allerdings deutliche zeitliche und finanzielle Ressourcen in Anspruch nehmen.

- **Vorgaben der Luftsicherheit für Kapazität und Routenführung:** Die Aussagen der Flugsicherung über den Zusammenhang von Kapazitäten und Routenführung sowie über die Machbarkeit der Verringerung der Landeabstände sind nicht in allen Punkten qualitätsgesichert. Hier erscheint es vorstellbar, einen Kreis von internationalen Qualitätssicherern zu bilden.

- **Zu erwartende Kapazitäten der Varianten:** Die Frage, ob sich die von der FAA ermittelten "Betonkapazitäten" einzelner Varianten auch im komplexen Flughafensystem (Rollfeld, Start-/Landebahn, lokaler Luftraum) realisieren lassen, konnte nur in Teilen für die

Variante "Erbenheim klein" beantwortet werden (Simulation lokaler Luftraum), siehe dazu S. 117. Derartige Simulationen sind für alle Varianten erforderlich, die in weiteren Planungsschritten zu konkretisieren sind.

- **Risikoanalysen:** Das Thema der Unfallgefahren wurde angesprochen, es wurde Literatur ausgewertet und die Erfahrungen aus Amsterdam ausgewertet. Es wurden jedoch keine Risikoanalysen im Mediationsverfahren durchgeführt. Das Thema stand jedoch auch nicht im Mittelpunkt des Verfahrens – es wurde in der Arbeitsgruppe Flugsicherung und Navigation in den letzten Monaten des Verfahrens behandelt. Im Bericht der Mediationsgruppe wird darauf hingewiesen, dass dieses Thema in Zukunft intensiver behandelt werden sollte (s.S. 90/91).

2. Folgen des Luftverkehrs für die Region

WIRTSCHAFT

- Externe Kosten: Die Aussagen über ökonomische Effekte von Ausbau bzw. Nichtausbau basieren auf betriebswirtschaftlichen Daten und blenden die volkswirtschaftlichen Kosten (externe Kosten für Treibhauseffekt, gesundheitliche Lärmfolgen, soziale Kosten) aus. Der Grund für die Einschränkung: die wissenschaftliche Diskussion zu externen Kosten ist zwar im Bereich des Straßenverkehrs weit gediehen, im Bereich des Luftverkehrs steht sie noch am Anfang. Hier wird empfohlen, die laufende wissenschaftliche Diskussion zu beobachten und in den Entscheidungsprozess einzubeziehen.

- Wertverluste von Immobilien: Die Frage, ob und wenn ja welche Wertverluste von Immobilien zu erwarten sind, wurde im Rahmen eines Hearings diskutiert. Es stellte sich aber heraus, dass es sich hierbei um eine komplexe Fragestellung handelt, auf die eine Vielzahl von Einflussfaktoren wirkt. Mit einer einfachen Erhebung vor Ort würde man dieser Frage nicht gerecht (siehe Seite 66). Wenn man dieser Frage adäquat nachgehen will, dann ist hier eine sorgfältige, aufwendige und detaillierte Untersuchung erforderlich, die alle wichtigen Einflussfaktoren einbezieht.

- Negative regionalökonomische Effekte: Im Rahmen des Mediationsverfahrens wurde auch diskutiert, ob beispielsweise das Abwerben von Arbeitskräften aus dem Handwerk oder die Verdrängung von nicht flugverkehrsaffinen Unternehmen zu negativen regionalökonomischen Effekten führt. Dieser Frage wurde im Rahmen des Gutachtens von Prof. Baum in Teilen nachgegangen. Hier erscheint ein sorgfältiges Monitoring sinnvoll, um die Effekte beschreiben zu können. Es erscheint jedoch notwendig, zu differenzieren, welche dieser Effekte flughafenspezifisch – und welche für Ballungsräume typisch sind.

ÖKOLOGIE UND GESUNDHEIT

- Überflughöhe: Die Frage, welche Überflughöhe tolerabel ist, konnte wissenschaftlich nicht beantwortet werden (s. Seite 47). Hier erscheint es vorstellbar, ein entsprechendes Forschungsprojekt zu starten.

- Lärmwirkung: Die gesundheitlichen und sozialen Effekte sind wissenschaftlich nicht ausreichend untersucht (Wirkung auf die kognitiven Fähigkeiten von Kindern, sozialpsychologische Wirkungen, Wirkung auf Sozialverhalten und Sozialstrukturen). Wie auf Seite

67 im Bericht ausgeführt, sind hier große Wissenslücken festzustellen. Hier besteht die Möglichkeit, Untersuchungen zu beginnen, damit entsprechende Daten in einigen Jahren zur Verfügung stehen (Stichwort regionalspezifisches Untersuchungsprogramm).

- Schadstoffe: Eine Immissionsprognose für Schadstoffe wurde im Mediationsverfahren begonnen. Wie auf Seite 64 ausgeführt, können genauere Aussagen über das Ausbreitungsverhalten erst auf Grundlage sorgfältiger Ausbreitungsmodelle gemacht werden. Diese Effekte sollten im Rahmen formaler Verfahren betrachtet werden.

- Toxikologische Richtwerte: Im Rahmen eines Gutachtens von Dr. Kruse, Institut für Toxikologie, Universität Kiel, wurden Umweltstandards erarbeitet, die aufgrund mangelnder Transparenz in der Herleitung nicht von der Mediationsgruppe übernommen wurden. Es erscheint denkbar, hier nachzuarbeiten und die Transparenz zu verbessern.

- Flora und Fauna: Es steht eine tiefergehende Beschreibung und Bewertung der natürlichen Standortgegebenheiten in der Umgebung des Flughafens bzw. an den potentiellen Standorten neuer Bahnen aus. Diese Untersuchungen sind Voraussetzung für im Vorfeld eines Ausbaus erforderlichen formalen Verfahren.

- Sekundäreffekte (Gewerbeansiedlung und Straßenbau als Folge des Ausbaus mit weiteren Folgen für Flächeninanspruchnahme, Wasserverbrauch etc.) wurden nicht erfasst. Auch bei den Sekundäreffekten bzgl. des landgebundenen Verkehrs wurden bestimmte Bereiche (nachgeordneter Verkehr, innere Zelle rund um den Flughafen) nicht untersucht. Diese Effekte sollten im Rahmen formaler Verfahren betrachtet werden.

- Niederfrequenter Lärm bei Rollvorgängen wurde nicht betrachtet. Dem erst gegen Ende des Verfahrens eingegangenen Hinweis aus San Francisco über derartige Lärmeffekte kann weiter nachgegangen werden.

- Eine Sensitivitätsuntersuchung über die Wirkung lärmärmerer Maschinen auf die Lärmbelastung wurde in der Mediationsgruppe angedacht, aufgrund vielfältiger anderer Lärmberechnungen allerdings nicht durchgeführt. Hier ist vorstellbar, innerhalb der Klassen der AzB (Anleitung zur Berechnung von Fluglärm) weitere Differenzierungen vorzunehmen.

3. Zur Frage: was kommt nach dem Mediationsverfahren?

Das Mediationspaket wurde am Ende des Verfahrens geschnürt. Es basiert auf dem wissenschaftlichen Programm des Verfahrens und stützt sich daher auf eine fundierte Basis. Das gleiche gilt für die Erklärung der Mediatoren. Aufgrund des späten Zeitpunktes steht die Beantwortung von drei Fragen jedoch aus:

- Wie lassen sich die im Mediationspaket zusammengebundenen Maßnahmen konkret um- und durchsetzen (Stichworte Nachtflugverbot, Kontingentierung, Verlagerung von Flügen)?

- Welche Auswirkungen hat das Mediationspaket im Detail (Lärmreduzierung durch Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt, Aufgabe von Unternehmensstandorten durch Nachtflugverbot)?

- Welche Potenziale bietet die von den Mediatoren in ihrer Schlusserklärung benannte Lärmoptimierung der Flugrouten für die angedachten Ausbauvarianten?

4. Grundsätzliches

Die Mediationsgruppe hat sich der ihr gestellten Frage sorgfältig gewidmet – sie hat die Bedeutung des Flughafens für die Region geklärt. Dabei bewegte sie sich im Spannungsfeld zwischen regional / thematisch begrenzten Fragestellungen und breiten Kontexten, in die diese Fragestellungen eingebettet sind:

- Welche Effekte für die Wirtschafts- und Branchenstruktur einer Region sind mit Flughäfen verbunden?

Hierzu hatte die Mediationsgruppe ein Gutachten an das RWI vergeben, von dem allerdings deutlichere Aussagen als dann getroffen erwartet worden waren.

- Wo endet die ökologische und gesundheitliche Belastbarkeit der Region als ganzes? Was sind die Wirkungen, die sich aus dem Ausbau von Siedlungen, von verkehrlicher Infrastruktur und aus der Wirtschaftsentwicklung ergeben?

Hierzu wurden teilweise Untersuchungen vergeben (Gesamtlärmbelastung, Wirkungen auf den landgebundenen Verkehr, Toxikologische Effekte). Eine Beschreibung der "Gesamtbelastung" für die Region kann aus wissenschaftlicher Sicht derzeit jedoch nicht seriös erstellt werden.

- Was sind optimale Lösungen für das Luftverkehrssystem in Deutschland und Europa? Wie können die Ausbauplanungen an den verschiedenen Flughäfen in Europa sowie die Weiterentwicklung in der Flugsicherung zu einem sinnvollen und optimierten System europaweit verknüpft werden?

Es war eine bewusste Entscheidung der Mediationsgruppe, diesen breiten Ansatz nicht zu wählen. Man hat sich auf den Flughafen Frankfurt bezogen und auf die Fragestellungen, die direkt damit zusammenhängen. Der Grund: es gibt derzeit keinen Planungsträger und keine Planungsgrundlage, die eine derartige optimierte deutschland- und europaweite Planung erstellen und umsetzen könnte.

Anhang E: Mitglieder der Projektteams

Zusammenstellung der Geschäftsstelle des RDF, Stand Juni 2001

Anhang E-1: Projektteam Anti-Lärm-Pakt

Anton, Ewald	Stadt Neu-Isenburg
Auer , Inge	Büro des Bürgermeisters der Stadt Mörfelden-Walldorf
Bernhardt, Horst	Gesellschaft für humane Luftfahrt (e.V.)
Bersch, Reinhard	Gemeinde Bischofsheim
Bolze, Jens	Stadt Darmstadt Umweltamt
Brendle, Matthias	Fraport AG
Czunczeleit, 1. Stadtrat Gerd	Stadt Hofheim am Taunus
Dott, Dr. Bernhard Klaus	Vereinigung der hess. Untemehrmervverbände e. V.
Dudek, Matthias	Fraport AG
Eckhardt, Wolfgang	Main-Kinzig-Kreis
Eder, Andrea	Stadtverwaltung der Stadt Flörsheim
Engisch, Bürgermeister Erhard	Stadt Kelsterbach
Faulenbach da Costa, Dipl.-Ing. Dieter	Stadt Offenbach
Frick, Karl	Privat
Gaebges, Martin	Board of Airline Representatives (BARIG)
Gaffga, Hermann	Stadt Offenbach
Gerber, Peter	Deutsche Lufthansa
Heldmaier, Harm	Bürgerinitiative Wicker, Delkenheim, Massenheim (WiDeMa)
Hunkel, Herbert	Stadt Neu-Isenburg
Jühe, Bürgermeister Thomas	Stadt Raunheim
Korinth, Helga	Stadt Hochheim am Main
Korte, Thomas	Stadt Mainz
Kröger, Uwe	Vereinigung Cockpit e. V.
Mohr, Bernhard	AG hessischer Industrie- und Handelskammern

Müller, Horst	Arbeitsgruppe Flughafen
Müller, Kurt	Hessische Landesanstalt für Umwelt und Geologie
Muncke, Matthias	Stadt Frankfurt a. M.
Oeser, Prof. E. H. Kurt	Privat
Olbert, Prof. Heinrich	Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
Ott, Dietrich	Stadt Rüsselsheim
Ruppert, Wolf-R.	Conzept asa
Schierhorn, Carl-Heinz	Schutzgem. gegen Fluglärm Wiesbaden
Schierk, Werner	Arge Deutscher Luftfahrtunternehmen (ADL)
Schneider, Klaus-Dieter	Stadt Langen
Schnick, 1. Stadträtin Karin	Magistrat der Stadt Hattersheim
Schork, Dieter	Stadt Dreieich
Storch, Dr. Henning von	Dr. Henning von Storch
Willsch, Klaus-Peter	Bürgeraktion Pro Flughafen e.V., MdB
zum Felde, Klaus	Deutsche Angestellten-Gewerkschaft

Anhang E-3: Projektteam Nachtflugverbot

Blum, Franz	Planungsverband Frankfurt
Bodensohn, Stadtrat Wilfried	Stadt Mühlheim
Bolze, Jens	Stadt Darmstadt Umweltamt
Brehl, Bürgermeister Bernhard	Stadt Mörfelden-Walldorf
Buckentin, Wolfgang	Deutsche Post AG
Czunczeleit, 1. Stadtrat Gerd	Stadt Hofheim am Taunus
Debling, Dr. Hans-Peter	Industrie- und Handelskammer
Dott, Dr. Bernhard Klaus	Vereinigung der hessischen
Dudek, Matthias	Fraport AG
Eder, Andrea	Stadtverwaltung der Stadt Flörsheim
Faulenbach da Costa, Dipl.-Ing. Dieter	Stadt Offenbach
Fleischer, Vera	Stadt Hochheim

Fongern, Cpt. Georg	Vereinigung Cockpit e.V.
Franssen, Bürgermeister Hans	Stadt Hattersheim
Frick, Karl	Privat
Gabriel, Ingrid	Arbeitsgruppe Flughafen der Stadt Neu-Isenburg
Gaebges, Martin	Board of Airline Representatives e.V. (BARIG)
Heyne, Jürgen	Hessischer Handwerkstag
Hofmann, Doris	Kommunale Arbeitsgemeinschaft
Janitschek, Dr. Franz	Stadtverwaltung Offenbach
Jühe, Bürgermeister Thomas	Stadt Raunheim
Kaspar, Prof. Dr. Franz	Kommissariat d. kath. Bischöfe d. Landes Hessen
Korf, Willy	Fachverband Spedition und Logistik in Hessen e.V.
Korte, Thomas	Stadt Mainz
Kraft, Michael	Fraport AG
Nierobisch, Bernd	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
Olbert, Prof. Heinrich	Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
Oschinski, Hans-Joachim	Landratsamt Groß-Gerau
Ott, Dietrich	Stadt Rüsselsheim
Pitthan, Bürgermeister Dieter	Stadt Langen
Pompe, Viktor	Deutsche Lufthansa AG
Quilling, Bürgermeister Dirk-Oliver	Stadt Neu-Isenburg
Reichel, Wolfgang	Stadtverwaltung Mainz
Rink, Dr. Sigurd	Ev. Kirche in Hessen und Nassau
Schaab, Jochen	Stadt Kelsterbach
Schaub, Gerold	Ver.Di ÖTV Bezirksverwaltung
Schenk, Karl-Heinz	Bürgerinitiative Wicker, Delkenheim, Massenheim
Schork, Dieter	Stadt Dreieich
Treber, Dirk	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
Urban, Wolfgang	Stadt Darmstadt

Wetterling, Dr. Ing. Klaus
Winter, Dr. Detlef
Wirth-Schiffler, Kerstin
zum Felde, Klaus

Stadt Frankfurt
Arge Deutscher Luftfahrtunternehmen
Bürgerinitiative Raunheim
Deutsche Angestellten-Gewerkschaft

Anhang E-2: Projektteam Langfristperspektiven/No -Regret-Strategie

Ahrnt, Robert
Bächle, Christian M.

Magistrat der Stadt Darmstadt
Bürgerinitiative Wicker, Delkenheim,
Massenheim (WiDeMa)

Bolze, Jens
Bonneß, Rüdiger
Borretty, Ingrid
Dannemann, Christiane

Stadt Darmstadt Umweltamt
Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
Stadt Offenbach
Evangelische Kirchen in Hessen und
Nassau

Dudek, Matthias
Eder, Andrea
Eisenhart Rothe,
Christoph von
Faulenbach da Costa, Dieter
Faust, Alfons
John, Wolfgang

Fraport AG
Stadtverwaltung der Stadt Flörsheim
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald,
Landesverband Hessen e. V.
Stadt Offenbach
Bürgeraktion pro Flughafen
Arge Deutscher Luftfahrtunternehmen
(ADL)

Karich, Ruth
Klein, Manfred
Korte, Thomas
Kröger, Cpt. Uwe
Lehmann, Wolfgang
Meiners, Marie-Luise
Reichel, Wolfgang
Röhl, Carsten
Rutemöller, Ulrich
Schaab, Jochen
Schäfer, Thomas

Stadt Hochheim
Stadt Langen
Stadt Mainz
Vereinigung Cockpit e. V.
Wolfgang Lehmann
Stadt Rüsselsheim
Stadtverwaltung Mainz
Stadt Raunheim
InfraServ Höchst
Stadt Kelsterbach
Fraport AG

Schmidt, Klaus	Stadtplanungsamt
Schork, Dieter	Stadt Dreieich
Seidl, Dr. Ulrike	Deutsche Lufthansa AG
Strasser, Elisabeth	Kreis Groß-Gerau
Timm, Nick	Arbeitsgruppe Flughafen der Stadt Neu-Isenburg
Uhle-Fassing, Marion	Magistrat der Stadt Hattersheim
Weiler, Otmar	Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg
Wetterling, Klaus	Stadt Frankfurt
Winckler, Stadtrat Wolfgang	Magistrat der Stadt Hofheim

Anhang E-4: Projektteam Ökologie und Gesundheit

Abrath, Heinz	Bürgeraktion Pro Flughafen e.V.
Amrhein, Karl-Heinz	Arge hessischer Industrie-und Handelskammern
Bersch, Bürgermeister Reinhard	Gemeinde Bischofsheim
Bolze, Jens	Stadt Darmstadt Umweltamt
Brehl, Bürgermeister Bernhard	Stadt Mörfelden-Walldorf
Dudek, Matthias	Fraport AG
Eder, Andrea	Stadtverwaltung der Stadt Flörsheim
Eisenhart Rothe, Christoph von	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
Faulenbach da Costa, Dieter	Stadt Offenbach
Grewatta, Ernst	Bürgerinitiative Wicker, Delkenheim, Massenheim e.V.
Hensel, Rechtsanwältin Joy	Stadt Hattersheim
Huhle-Kreutzer, Dr. Gabriele	Einhorn – Apotheke
Jühe, Bürgermeister Thomas	Stadt Raunheim
Kaller, Rudolf	Stadtverwaltung Offenbach
Kaltenbach, Professor Dr. Martin	Privat
Korte, Thomas	Stadt Mainz
Kröger, Cpt. Uwe	Vereinigung Cockpit e. V.

Krüger, Sigmund	Stadt Langen
Meyer, Günter	Fraport AG
Müller, Horst	Arbeitsgruppe Flughafen
Ockel,	Stadt Rüsselsheim
Ruppert, Wolf-R.	concept asa
Schaab, Jochen	Stadt Kelsterbach
Schindler, Bürgermeister Harald	Stadt Hochheim am Main
Schmitt, Dr. Stefan	Umweltamt Frankfurt
Schönegege, Dr. Peter	Stadt Neu-Isenburg
Schork, Dieter	Stadt Dreieich
Straßer, Elisabeth	Kreis Groß-Gerau
Urban, Wolfgang	Stadt Darmstadt
Walle, Dr. Frank	Deutsche Lufthansa AG
Wegner, Wilhelm	Arbeitsstelle für Umweltfragen
Wetterling, Dr. Ing. Klaus	Stadt Frankfurt
Winckler, Wolfgang	Magistrat Hofheim
zum Felde, Klaus	Deutsche Angestellten-Gewerkschaft

Anhang E-5: Projektteam Optimierung

Ahrnt, Robert	Magistrat der Stadt Darmstadt
Anton, Ewald	Stadt Neu-Isenburg
Becker, Georg	SICCA Nahrungsmittel GmbH
Bodensohn, Wilfried	Stadt Mühlheim
Claes, Andreas	Stadt Langen
Dudek, Matthias	Fraport AG
Eckes, Dr. Manfred	Gesellschaft für Humane Luftfahrt e.V.
Faulenbach da Costa, Dipl.-Ing. Dieter	Stadt Offenbach
Heinen, Dieter	Arge Deutscher Luftfahrtunternehmen (ADL)
Heldmaier, Harm	Bürgerinitiative Wicker, Delkenheim, Massenheim (WiDeMa)

Hofmann, Ernst Willi	Stadt Hochheim
Imhof, Hans Peter	Kreis Groß-Gerau
Jahns, Jan	Stadt Mainz
Jung, Susanne	Arge hessischer Industrie-und Handelskammern
Korte, Thomas	Stadt Mainz
Kröger, Cpt. Uwe	Vereinigung Cockpit e. V.
Mauel, Stefan	Fraport AG
Müller, Richard	Offenbacher Vereinigung gegen den Fluglärm e. V.
Ockel,	Stadt Rüsselsheim
Olbert, Professor Heinrich	Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
Röhl, Carsten	Stadt Raunheim
Ruppert, Wolf-R.	Concept asa
Schaab, Jochen	Stadt Kelsterbach
Schierle, Volker	Deutsche Lufthansa
Schmitt, Baldur	Kreis Groß-Gerau
Schmittdiel, Horst	Gemeinde Sulzbach (Taunus)
Schork, Dieter	Stadt Dreieich
Schwarz, Alexander	Magistrat der Stadt Hatterheim
Teuwsen, Wilfried	Stadtverwaltung der Stadt Flörsheim
Viebrock, Hans-Heinrich	Stadt Mörfelden-Walldorf
Wichert, Klaus	Stadt Frankfurt a. M.
Wittmann, Hans- J.	Privat

Anhang E-6: Hessische Landesregierung, Geschäftsstelle und Wissenschaftliche Begleitung

Hessische Landesregierung

Bauer, Dr. Ina	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)
Bergmeier, Matthias	Hessische Staatskanzlei
Grösslein, Egon	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)
Heer, Hermann-Josef	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)
Hermann, Günther	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)
Höfner, Andreas	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)
Lange, Tanja	Hessische Staatskanzlei
Münker-Tiedge, Anke	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)
Plassmann, Lothar	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)
Rauschnabel, Dr. Kurt	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)
Sewering, Dr. Holger	Hessische Staatskanzlei
Witten, Dr. Jutta	Hessisches Sozialministerium

Geschäftsstelle Regionales Dialogforum

Eggert, Ralf	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum
Ewen, Dr. Christoph	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum
Hertlein, Markus	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum
Meister, Dr. Hans-Peter	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum
Pfeiffer, Marc	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum
Schönfelder, Carla	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum

Wissenschaftliche Begleitung

Arps, Henning	Öko-Institut e.V.
Barth, Regine	Öko-Institut e.V.
Brohmann, Dr. Bettina	Öko-Institut e.V.
Dette, Birgit	Öko-Institut e.V., bis Mai 2001
Hochfeld, Christian	Öko-Institut e.V.
Schmied, Martin	Öko-Institut e.V.

Anhang F: Experten: Referenten, Gutachter, Qualitätssicherer

Zusammenstellung der Geschäftsstelle des RDF, Stand Juni 2001

Name, Vorname	Institution	Ort	Tätigkeit	Thema
Brendle, Mathias	Fraport AG	Frankfurt/Main	Referent	Fluglärm-monitoring
Buckentin, Wolfgang	Deutsche Post AG	Bonn	Referent	Hearing Flughafen Hahn
Bullinger, Prof. Dr. Monika	Abteilung f. Medizinische Psychologie (AMP), Universitätsklinikhaus Hamburg; Bietergemeinschaft Zeus	Hamburg	Gutachterin	Gutachten „Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Cobbing, Colin	Borough of Hillingdon, (Bezirksverwaltung, London) – GB	London, GB	Referent	Hearing Langfristperspektiven + Belastungsgrenzen
Cullivan, Michael	St. Louis Lambert Airport Authority	Lambert USA	Referent	Hearing Langfristperspektiven + Belastungsgrenzen
de Ruiter, Bert	Ministry of Transport - Public Works and Water Management	Den Haag – Niederlande	Referent	Hearing Langfristperspektiven + Belastungsgrenzen
Dettmar, Heinz	C&N Touristik	Oberursel	Referent	Hearing Flughafen Hahn

Name, Vorname	Institution	Ort	Tätigkeit	Thema
Eikmann, Prof. Thomas	Institut f. Hygiene und Umweltmedizin, Klinikum der Universität Gießen, Bietergemeinschaft Zeus	Gießen	Gutachter	Gutachten „Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Fraenkle, Achim	Fraunhofer Institut für Materialfluß und Logistik Projektzentrum Flughafen Frankfurt	Frankfurt	Qualitätssicherer	Gutachten Kooperation
Guski, Prof. Dr. Rainer	Ruhruniversität Bochum, Bietergemeinschaft Zeus	Bochum	Gutachter	Gutachten „Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Harmeling, Gerhard	Ministerium f. Wirtschaft, Verkehr, Landesentwicklung und Weinbau Rheinland-Pfalz (MWVLW RLP)		Referent	Hearing Flughafen Hahn
Herr, Dr. Caroline	Institut f. Hygiene und Umweltmedizin, Klinikum der Universität Gießen; Bietergemeinschaft Zeus	Gießen	Gutachterin	Gutachten „Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Höger, Dr. Rainer	ZEUS GmbH Zentrum für angewandte Psychologie, Um-	Bochum	Gutachter	Gutachten „Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“

Name, Vorname	Institution	Ort	Tätigkeit	Thema
	welt- und Sozial- forschung Bochum			
Hüttenmoser, Cornelia	Büro f. soziolo- gische Grund- lagenforschung und Entwick- lungsplanung, Zürich (Schweiz)	Zürich	Beraterin	Gutachten „Ge- sundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Irmer, Volker	UBA	Berlin	Referent	Fluglärm- monitoring
Joerg, Dr. Urs	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, BUWAL	Bern	Referent	Hearing Lang- fristperspektiven + Be- lastungsgrenzen
John, Wolfgang	Aero Loyd Flug- reisen mbH & Co.	Oberursel	Referent	Hearing Flugha- fen Hahn
Kühner, Dr.	deBakom	Odenthal	Referent	Fluglärm- monitoring
Mandel, Dr. Be- nedikt	MKmetric Ge- sellschaft für Systemplanung	Karlsruhe	Qualitätssicherer	Gutachten Ko- operation
Maschke, Dr. Christian		Berlin	Qualitätssicherer	Gutachten „Ge- sundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Meyer, Andreas	Berater des Bun- desamtes für Umwelt, Wald und Landschaft, BUWAL	Zürich	Referent	Fluglärm- monitoring

Name, Vorname	Institution	Ort	Tätigkeit	Thema
Mörz, Dr. Armin	Mörz Transport Consult	München	Gutachter	Gutachten Kooperation
Norman, Richard	Flughafen Heathrow, Flight Evaluation Unit	London	Referent	Fluglärm-monitoring
Ochsner, Doris	Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL)	Zürich	Referentin	Hearing Langfristperspektiven + Belastungsgrenzen
Oliva, Dr. Carl	Büro f. soziologische Grundlagenforschung und Entwicklungsplanung, Zürich (Schweiz)	Zürich	Berater	Gutachten „Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Ortscheid, Dr. Jens	Umweltbundesamt, UBA Lärmwirkungen + Qualitätsziele	Berlin	Qualitätssicherer	Gutachten „Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Otto, Markus	DHL Aviation GmbH	Frankfurt/Main	Referent	Hearing Langfristperspektiven + Belastungsgrenzen
Ranft, Prof. Dr.	Medizinisches Institut für Umwelthygiene	Düsseldorf	Qualitätssicherer	Gutachten „Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Scheuermann, Prof. Dr. Ernst H.	Klinikum der Universität, Medizinische Klinik Neuphrologie	Frankfurt/Main	Qualitätssicherer	Gutachten „Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Schick, Prof. Dr. August	Carl-von-Ossietzky-Universität Oldenburg, Insti-	Oldenburg	Qualitätssicherer	Gutachten „Gesundheitliche Lebensqualität

Name, Vorname	Institution	Ort	Tätigkeit	Thema und Fluglärm“
	tut zur Erforschung von Mensch und Umwelt			
Schreckenberger, Dirk	ZEUS GmbH Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung	Bochum	Gutachter	Gutachten „Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Schuhmacher	Geschäftsführer Flughafen Hahn	Hahn	Referent	Hearing Flughafen Hahn
Schulte-Fortkamp, Dr. rer. pol. Brigitte	Universität Oldenburg, Fachbereich Physik/Akustik	Oldenburg	Beraterin	Gutachten „Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Seitz, Dr. Heike	Institut f. Hygiene und Umweltmedizin, Klinikum der Universität Gießen; Bietergemeinschaft Zeus	Gießen	Gutachterin	Gutachten „Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Southgate, David	Australian Commonwealth Department of Transport and Regional Services	Sydney	Referent	Fluglärm-monitoring
Staffelbach, Hans-Peter	Geschäftsleitung Zürich Airport-Schweiz	Zürich	Referent	Hearing Langfristperspektiven + Belastungsgrenzen
Stebbing, Ta-	BAA Flughafen	London	Referentin	Hearing Lang-

Name, Vorname	Institution	Ort	Tätigkeit	Thema
bitha	Heathrow- Großbritannien			fristperspektiven + Be- lastungsgrenzen
Treibel, Hans- Peter	LH Cargo	Frankfurt	Referent	Hearing Flughaf- fen Hahn
von Mackensen, Dr. Sylvia	Abteilung f. Me- dizinische Psy- chologie (AMP), Universitäts- krankenhaus Hamburg; Bie- tergemeinschaft Zeus	Hamburg	Gutachterin	Gutachten „Ge- sundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Vreeburg, Her- man	Airport Schiphol– Niederlande	Schiphol	Referent	Hearing Lang- fristperspektiven + Be- lastungsgrenzen
Wichmann, Prof. Dr. Dr. H. E.	LMU - IBE Lehrstuhl für Epidemiologie	München	Qualitätssicherer	Gutachten „Ge- sundheitliche Lebensqualität und Fluglärm“
Zörner, Ernst W.	Air France Cargo	Hahn-Flughafen	Referent	Hearing Flughaf- fen Hahn

Anhang G: Dialogstunden im Bürgerbüro Rüsselsheim

durchgeführt im Berichtszeitraum

Datum:	Name:	Thema :
14. Dezember 2000	Viktor Pompe, Deutsche Lufthansa AG	Positionen der Lufthansa zum Flughafenausbau
21. Dezember 2000	Erhard Engisch, Bgm. Kelsterbach	Die Entwicklung des Flughafens Frankfurt aus kommunaler Sicht
11. Januar 2001	Prof. Heinrich Olbert, Deutsche Flugsicherung GmbH	Flugverfahren
22. März 2001	Sigurd Rink, Ev. Kirchen in Hessen	Ev. Kirche und Flughafenerweiterung
5. April 2001	Dr. Klaus Schröter Zsolt Gheczy IHK Wiesbaden	Standpunkte der Wirtschaft zum Flughafenausbau
26. April 2001	Dirk Oliver Quilling Bgm. Neu-Isenburg	Die Entwicklung des Flughafens Frankfurt aus kommunaler Sicht
10. Mai 2001	Martin Gaebges Board of Airline Representatives in Germany e. V.	Position der Fluggesellschaften zum Flughafenausbau
17. Mai 2001	Dr. Lindstaedt/ Dr. Debling, IHK	IHK-Plattform Flughafen- Die Interessen der IHK am Flughafenausbau
21. Juni 2001	Georg Fongern, Vereinigung Cockpit	Möglichkeiten und Grenzen der Optimierung aus Sicht der Piloten
28. Juni 2001	Dr. Stefan Klingelhöfer / Dr. Stefan Schaffrath, DLH	Umweltvorsorge und Wettbewerb am Standort Frankfurt

Anhang H: Arbeitsprogramm des Regionalen Dialogforums, beschlossen auf der 8. Sitzung des RDF am 9. Februar 2001