

Das Mediationsverfahren

Pro und contra Ausbau - das Mediationsverfahren hilft vermitteln

Die Situation am Frankfurter Flughafen und die Möglichkeiten des Ausbaus

Die mögliche Lage einer neuen Bahn

Die Mediationsgruppe - Teilnehmer und Vorgehensweise

Das Arbeitsprogramm

Pro und contra Ausbau - das Mediationsverfahren hilft vermitteln Der Frankfurter Flughafen stößt an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Immer mehr Menschen fliegen zu immer weiteren Zielen. Muss der Flughafen deshalb erweitert werden? Oder sind die Menschen in der Region schon jetzt durch den Flugverkehr zu stark belastet? Die künftige Entwicklung des Frankfurter Flughafens hat für die Region und auch für das Land Hessen eine große wirtschaftliche Bedeutung. Aber wie lassen sich diese wirtschaftlichen Aspekte mit den Interessen der betroffenen Bürger vereinbaren? Mit diesen Fragen und Themenbereichen hat sich seit Mitte 1998 eine "Mediationsgruppe" intensiv beschäftigt und dabei die möglichen Entwicklungen sowie deren Auswirkungen auf die Region untersucht. Mediation steht für Vermittlung - Ziel des Mediationsverfahrens war es also, eine Lösung zu finden, die von möglichst vielen Beteiligten akzeptiert werden kann.

Die Situation am Frankfurter Flughafen und die Möglichkeiten des Ausbaus

Am Frankfurter Flughafen starten und landen Jahr für Jahr mehr Flugzeuge. Waren es 1998 noch 420.000 Flugbewegungen, so gab es 1999 bereits 440.000 Flugbewegungen. Und für das Jahr 2015 strebt die Flughafen Frankfurt Main AG (FAG) 660.000 Flugbewegungen an. Das entspricht ca. 120 Bewegungen in der Stunde. Damit orientiert sich die FAG an den zukünftigen Kapazitätswerten der Konkurrenz: den Flughäfen in Amsterdam und Paris. Um diese Anzahl von Flugbewegungen leisten zu können, ist ein Ausbau des Flughafens erforderlich, denn innerhalb des vorhandenen Flughafenzauns sind diese Zahlen nicht realisierbar. Eine neue Bahn würde - je nach ihrer genauen Lage - zusätzlichen Waldverlust und vor allem weitere Lärmbelastungen mit sich bringen. Auf der anderen Seite würden durch einen Ausbau Arbeitsplätze geschaffen, während bei einem Nicht-Ausbau Arbeitsplätze verloren gehen würden.

Die mögliche Lage einer neuen Bahn

Nach ursprünglich etwa 20 Varianten hat die Mediationsgruppe sieben unterschiedliche Möglichkeiten für eine neue Bahn betrachtet - und die Auswirkungen auf die Lärmbelastung sowie auf Wald, Natur, Luft und Wasser ermittelt.

Das Ergebnis des Mediationsverfahrens stellt die Auswirkungen der verschiedenen Nicht-Ausbau- und Ausbau-Varianten detailliert dar und kann im Endbericht der Mediationsgruppe nachgelesen werden. Die Mediationsgruppe wollte keine Empfehlung für eine bestimmte Ausbauvariante geben. Sie war jedoch damit einverstanden, dass die Mediatoren ihre Schlussfolgerungen aus den Arbeitsergebnissen der Mediation ziehen. Nach Meinung der Mediatoren kommen drei der untersuchten Varianten in die "engere Wahl":

die Landebahn Nord im Kelsterbacher Wald

die Landebahn Nord im Schwanheimer Wald

die Start- und Landebahn im Süden mit Rückbau der Startbahn-West

Die Mediationsgruppe - Teilnehmer und Vorgehensweise

Das Mediationsverfahren wurde im Sommer 1998 vom damaligen Ministerpräsidenten Hans Eichel in Gang gesetzt und nach dem Regierungswechsel im Frühjahr 1999 von seinem Nachfolger Roland Koch weiter unterstützt. In der Mediationsgruppe waren 21 Vertreterinnen und Vertreter von Städten und Gemeinden, der Wirtschaft (inklusive Flughafen AG, Lufthansa und Deutscher Flugsicherung), der Gewerkschaften, der Landes- und Bundesregierung sowie einer Bürgerinitiative vertreten. Geleitet wurde das Verfahren von drei Mediatoren: von Prof. Kurt Oeser, bekannt als ehemaliger Umweltpfarrer der Evangelischen Kirche in Deutschland, Dr. Frank Niethammer, dem Präsident der Industrie- und Handelskammer Frankfurt, sowie von Prof. Dr. Klaus Hänsch, dem ehemaligen Präsidenten des Europäischen Parlamentes. Die Umweltverbände sowie der überwiegende Teil der Bürgerinitiativen konnten leider nicht für eine Teilnahme gewonnen werden.



Das Mediationspaket - die Empfehlung der Mediationsgruppe

Die Mediationsgruppe hat entsprechend ihres Auftrags Empfehlungen zur Zukunft des Frankfurter Flughafens abgegeben. Diese Empfehlungen sind in einem Paket gebündelt worden, das aus fünf Einzelteilen besteht.

Das Mediationspaket wurde in dieser Form von allen Vertretern der Mediationsgruppe einvernehmlich verabschiedet. Die Gruppe betont, dass das Paket nur als Ganzes besteht und nicht in einzelne Bestandteile aufgeteilt werden kann. Wer einen Teil aus diesem Paket herauslöst, kann sich nicht auf das Ergebnis der Mediation berufen.

[Optimierung des bestehenden Systems](#)

[Kapazitätserweiterung des Flughafens durch den Bau einer neuen Bahn](#)

[Nachtflugverbot](#)

[Anti-Lärm-Pakt](#)

[Regionales Dialogforum](#)



Mediationspaket

Anti-Lärm-Pakt

Ausbau

Nachtflugverbot

Regionales
Dialogforum

Optimierung



Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt / Main

Baustein I: Optimierung des bestehenden Systems

Die Mediationsgruppe fordert, dass alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, mit denen das heutige System des Flugverkehrs am Boden und in der Luft verbessert werden kann.

Dort wo es möglich ist, sollen Flüge von anderen Flughäfen ausgehen oder die Transporte mit der Eisenbahn durchgeführt werden. Diese Entlastungen sollen durch bessere Zusammenarbeit des Flughafens Frankfurt mit anderen Flughäfen beziehungsweise mit der Deutschen Bahn AG erreicht werden. Diese Maßnahmen können - im besten Fall - jeweils 30.000 bis 35.000 Flugbewegungen pro Jahr verlagern.

Optimierung bedeutet auch, dass auf den bestehenden Start- und Landebahnen in Zukunft mehr Flugzeuge starten und landen können als derzeit. Dies soll zum Beispiel durch moderne Navigations- und Flugsicherungstechniken erreicht werden. Damit könnten nach Einschätzung der Mediationsgruppe jährlich maximal 500.000 Flugbewegungen in Frankfurt abgewickelt werden.

Es zeigt sich: Durch eine Optimierung lassen sich die Engpässe am Frankfurter Flughafen kurzfristig entschärfen - eine langfristige Lösung bieten sie nicht.

Baustein II: Kapazitätserweiterung des Flughafens durch den Bau einer neuen Bahn

Selbst durch die Ausschöpfung aller derzeit bekannten Optimierungsmöglichkeiten kann die von der FAG im Hinblick auf den Wettbewerb mit Amsterdam, Paris und London angestrebte Kapazität von 120 Flugbewegungen pro Stunde mit dem heutigen Bahnsystem nicht erreicht werden.

Wegen der wirtschaftlichen und verkehrlichen Bedeutung des Frankfurter Flughafens für die Rhein-Main-Region, für Hessen und für die Bundesrepublik Deutschland hält die Mediationsgruppe den Ausbau des derzeitigen Bahnsystems auf dem Frankfurter Flughafen für erforderlich. Ziel ist es, die Beschäftigung und Wertschöpfung der Region dauerhaft zu sichern.

Die Zahl von 120 Flugbewegungen in der Stunde ist dabei für die Mediationsgruppe ein Richtwert. Ausbaupläne, die deutlich höhere Kapazitäten mit sich bringen, werden von der Mediationsgruppe genauso abgelehnt wie Ausbaupläne mit einer deutlich geringeren Kapazität.

Baustein III: Nachtflugverbot

Der Schutz der Bevölkerung vor übermäßiger Lärmbelastung hat nach Ansicht der Mediationsgruppe Vorrang. Deshalb hält sie ein Nachtflugverbot für unabdingbar. Sie empfiehlt, dieses Verbot auf den Zeitraum von 23 Uhr bis 5 Uhr zu erstrecken.

Darüber hinaus befürwortet die Mediationsgruppe für die sogenannten Tagesrandzeiten (später Abend, früher Morgen) zusätzliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung.

Ein Nachtflugverbot macht es erforderlich, dass die Flüge (vor allem Post-, Fracht- und Charterflüge), die bisher in diesen Nachtstunden stattfanden, verlagert werden. Dies kann durch Veränderung der Flugpläne (Verlagerung auf den Tag) oder durch Verlagerung auf andere Flughäfen (zum Beispiel nach Hahn, einem Flughafen im Hunsrück im Besitz der FAG) erfolgen.

Baustein IV: Anti-Lärm-Pakt

Die Mediationsgruppe fordert ein verbindliches Programm zur Lärminderung und Lärmvermeidung. Es umfasst aktiven (das heißt, Lärm soll bereits an der Quelle vermieden oder verringert werden) und passiven Schallschutz (das heißt, der vorhandene Lärm soll von Menschen ferngehalten werden).

Der Grund: Die Berechnungen zeigen, dass ein Ausbau des Flughafens mehr Menschen mit Fluglärm belasten würde. Daher empfiehlt die Mediationsgruppe neben dem Nachtflugverbot:

Als Maßnahmen für den aktiven Schallschutz

Es sollen finanzielle Anreize geschaffen werden, die den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge fördern.

Es sollen Anreize geschaffen werden zur häufigeren Anwendung bzw. zur Weiterentwicklung von lärmarmen An- und Abflugverfahren.

Fluglärm soll begrenzt ("kontingentiert") und lokale Lärmobergrenzen festgelegt werden.

Als Maßnahmen für den passiven Schallschutz: Schaffen eines Programms zum Schallschutz an Gebäuden, das nicht nur Fenster sondern das gesamte Gebäude umfasst. Zur Finanzierung wird eine Erhöhung der Landegebühren oder ein Flugticket-Zuschlag ("Lärmtaler") vorgeschlagen .

Aufbau eines Systems, das regelmäßig den entstehenden Lärm an besonders belasteten Punkten misst und diese Messergebnisse der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt.

Die Mediationsgruppe empfiehlt, dass sich die FAG im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung von Fluglärm entwickeln sollte. Dazu gehört insbesondere ihre Selbstverpflichtung zu einer kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung.

Baustein V: Regionales Dialogforum

Die Mediationsgruppe schlägt die Einrichtung eines regionalen Dialogforums vor. Darin könnten die Details von Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt erarbeitet sowie die Selbstverpflichtung der FAG zur Lärminderung erörtert und begleitet werden. Außerdem sollte dieses Forum Fragen zur Entwicklung von Flugverkehr und Flughafen diskutieren.

Der im Mediationsverfahren begonnene Dialog zwischen dem Flughafen und seiner Nachbarschaft sollte in geeigneter Weise fortgeführt und intensiviert werden. Auch über die längerfristigen Perspektiven des Frankfurter Flughafens ist nach Ansicht der Mediationsgruppe die Diskussion mit der Bevölkerung zu beginnen. Dies könnte durch die Einrichtung eines Dialogforums erfolgen. Im Rahmen einer solchen Gruppe könnte zudem die Umsetzung des von der Mediationsgruppe empfohlenen Paketes überprüft werden



Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main

Präsentation der Ergebnisse
Februar 2000



Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main





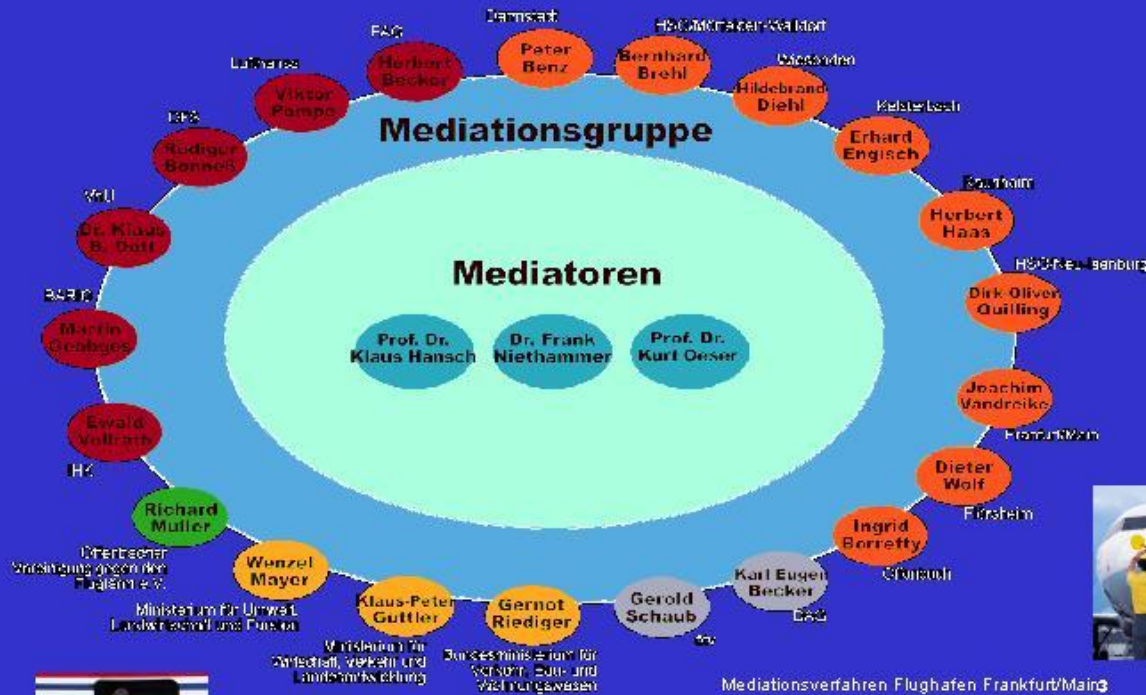
Auftrag an die Mediationsgruppe



- Das Mediationsverfahren sollte klären, unter welchen Voraussetzungen der Flughafen Frankfurt dazu beitragen kann, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein/Main im Hinblick auf Arbeitsplätze und Strukturelemente dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ohne die ökologischen Belastungen für die Siedlungsregion außer acht zu lassen.

(Gesprächskreis Flughafen, 1998)





Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main 3



Mediationspaket

- • Die Mediationsgruppe hat das Mediationspaket einvernehmlich getragen und einmütig verabschiedet.
- • Die Mediationsgruppe ist sich einig, dass die fünf Komponenten des Pakets untrennbar miteinander verbunden sind.
 - *Ein Teil des Pakets bedingt die jeweils vier anderen Teile*





Mediationspaket

Anti-Lärm-Pakt

Ausbau

Nachtflugverbot

Regionales
Dialogforum

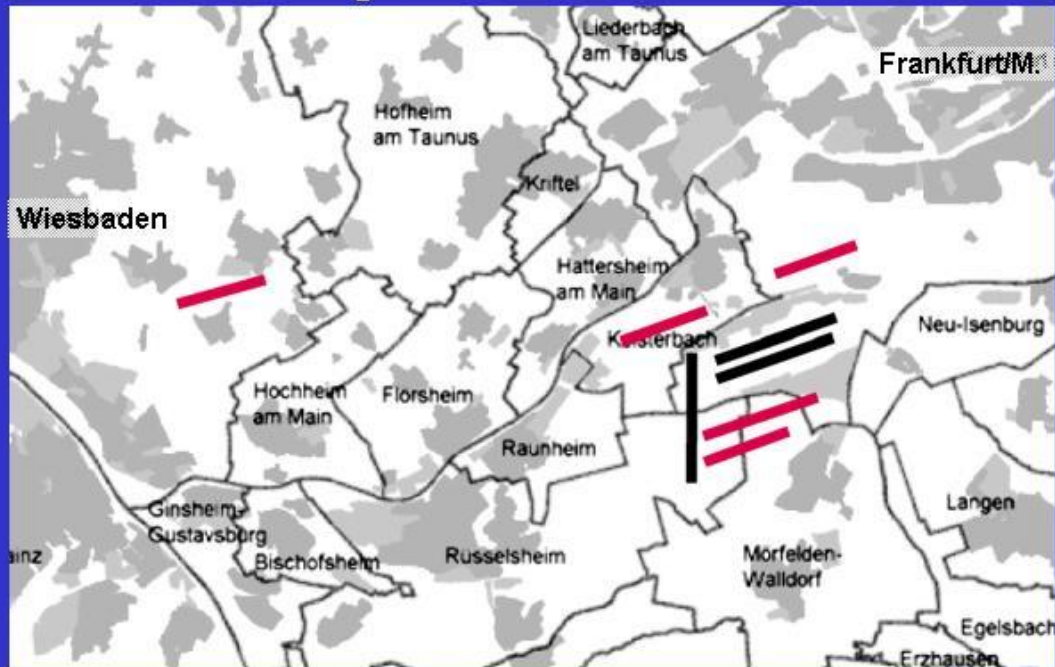
Optimierung



Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main



Zur Bewertung der Varianten



Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main





Kriterien für die Variantenbeschreibung

- ➔ • Technische Voraussetzungen
- ➔ • Verkehrliche / ökonomische Folgen
- ➔ • Folgen für die Lärmbelastung
- ➔ • Folgen für Ökologie



Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main

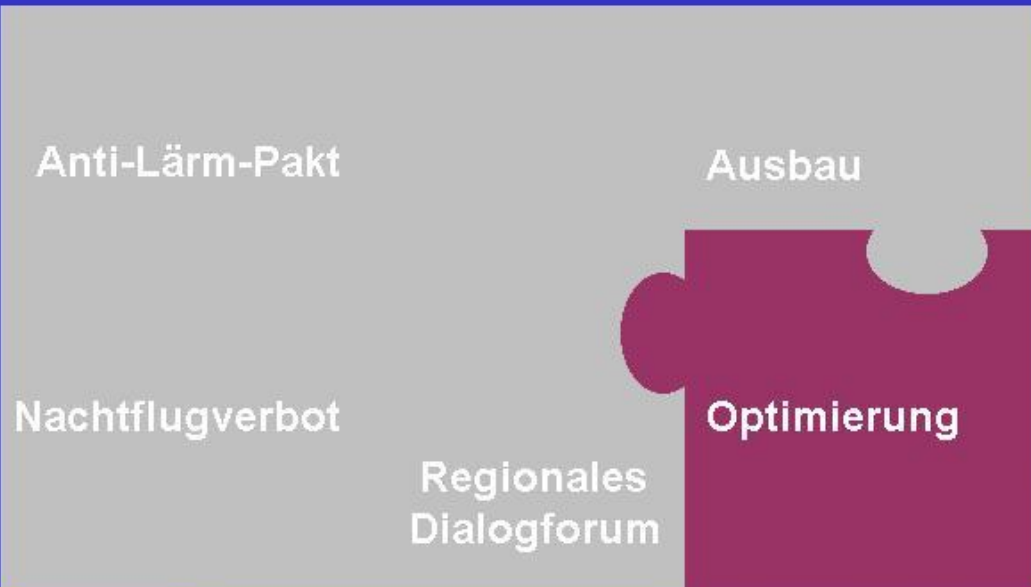


Empfehlungen der Mediatoren - nicht der Mediationsgruppe !

- ➔ • Nicht weiter betrachtet werden sollten die Nicht-Ausbau-Varianten sowie Atlanta und Erbenheim
- ➔ • Die beiden Varianten im Norden sind in ihren Auswirkungen vergleichbar - im Detail ergibt sich eine leichte Präferenz für Nord-West
- ➔ • Eine Start- und Landebahn im Süden ist weiter beachtenswert (geringerer Waldverbrauch, höhere Lärmbelastungen). Ihr Optimierungspotenzial erscheint höher. Sie bedingt einen Rückbau der Startbahn West



Optimierung



Optimierung

- • Die Mediationsgruppe fordert, dass der Flughafen, die Flugsicherung und die Fluggesellschaften alle vorhandenen Möglichkeiten zur Optimierung des Flugverkehrs in der Luft und am Boden ausschöpfen müssen.



Schritte zur Optimierung

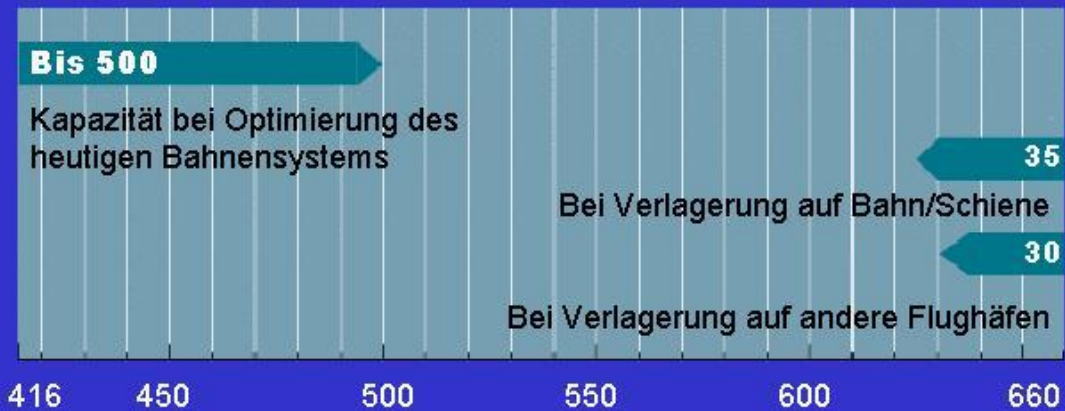
- ➔ • Technische Optimierung des Bahnsystems
(mit PRM bis zu 20 % Zuwachs)
- ➔ • Bessere Kooperation von FAG, DFS, Airlines
- ➔ • Kooperation mit dem Flughafen Hahn
(Fracht, Urlauber; zus. etwa 30.000 Bewegungen)
- ➔ • Kooperation mit dem Schienenverkehr
(max. 35.000 Bewegungen)



Potenziale von Kooperation und Optimierung

Flugbewegungen (in Tausend)

Potenziale p.a. im Jahr 2015



1998

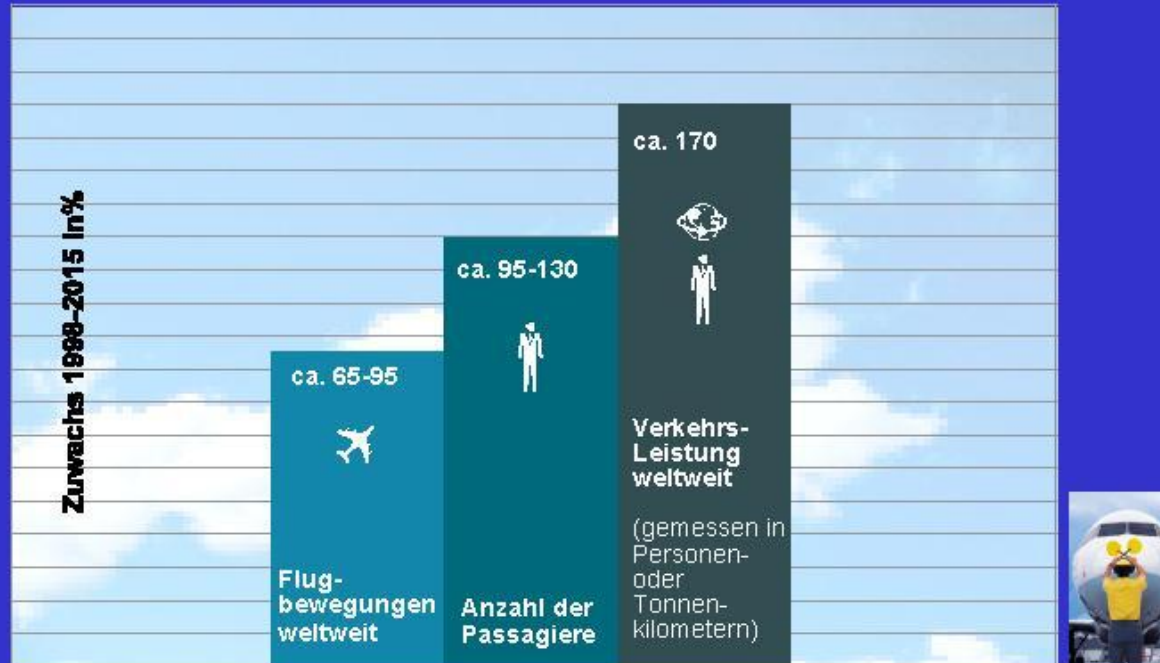
2015



Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main 12



Wächst der Luftverkehr tatsächlich so stark?



Flugbewegungen pro Jahr



Ausbau

Anti-Lärm-Pakt

Ausbau

Nachtflugverbot

Optimierung

Regionales
Dialogforum

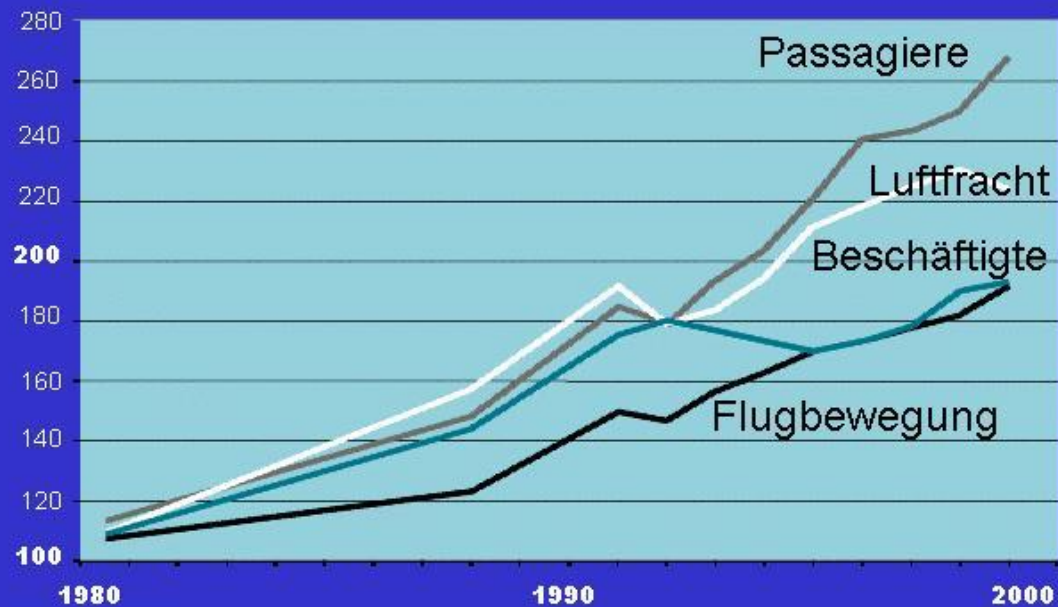


Kapazitätserweiterung durch Ausbau

- • Im Hinblick auf die wirtschaftliche Bedeutung des Frankfurter Flughafens für die Rhein-Main-Region hält die Mediationsgruppe einen Ausbau des vorhandenen Bahnensystems für erforderlich, um die Beschäftigung und die Wertschöpfung in der Region dauerhaft zu sichern.



War FRA bisher ein „Job-Motor“?



Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main 7



Beschäftigungswirkungen des Frankfurter Flughafens (1998)

Standorteffekte



Direkte Effekte

62.000 Beschäftigte



Indirekte und induzierte Effekte

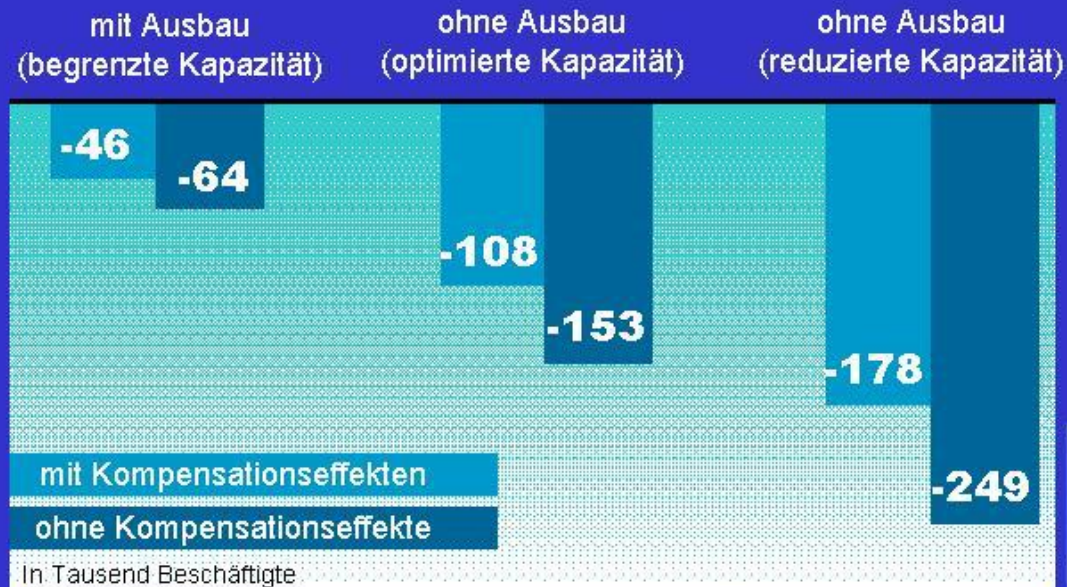
80.000 Beschäftigte



Ökonomischer Gesamteffekt



Folgen für Beschäftigung im Bezug zum Voll-Ausbau 2015





Nachtflugverbot

Anti-Lärm-Pakt

Ausbau

Nachtflugverbot

Regionales
Dialogforum

Optimierung



Nachtflugverbot

- • Die Mediationsgruppe hat dem Schutz der Nachtruhe Priorität eingeräumt. Sie hält die Einführung eines Nachtflugverbots für unabdingbar. Es soll sich auf den Zeitraum von 23 bis 5 Uhr erstrecken.
- • Für weitere besonders sensible Zeitbereiche befürwortet die Mediationsgruppe zusätzliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung.



Folgen des Fluglärms für die Menschen

- ➔ • Fluglärm kann krankmachen (langfristige Folgen)
 - *Schlafstörungen*
 - *Hormonell-vegetative Veränderungen*

- ➔ • Zum Schutz der Gesundheit sollen
 - *Innen-Pegel von 52 bis 53 dB(A) in der Nacht nicht häufiger als 6 - 11 mal überschritten werden*
 - *Dauerschallpegel von 32 dB(A) innen in der Nacht nicht überschritten werden*

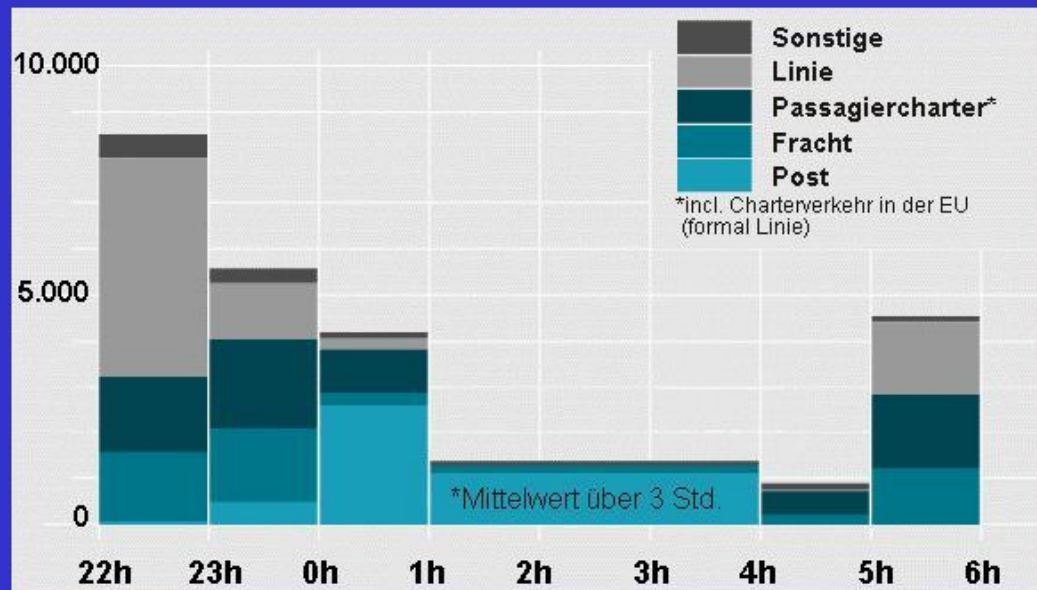


Wer fliegt nachts?

- • Urlauberflüge ins Mittelmeergebiet / zu den Kanaren (drei Umläufe am Tag)
- • Post-Stern
- • „Integrators“ (Kurierdienste wie Fed-Ex, DHL, TNT, die den „Nachtsprung“ anbieten)
- • Lufthansa-Cargo (Reine Frachter, für die die Kapazität am Tag nicht ausreicht)



Wieviele Maschinen flogen 1998 nachts?





Anti-Lärm-Pakt

Anti-Lärm-Pakt

Ausbau

Nachtflugverbot

Optimierung

Regionales
Dialogforum



Anti-Lärm-Pakt

- • Die Mediationsgruppe fordert die Einführung eines verbindlichen Programms zur Lärminderung und Lärmvermeidung, damit die von der Mediationsgruppe als zumutbar eingeschätzten Lärmbelastungen nicht überschritten werden.
- • Die Mediationsgruppe empfiehlt, dass sich die FAG im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung von Fluglärm entwickeln sollte.



Warum Anti-Lärm-Pakt?

- ➔ • Abschätzungen über die zu erwartenden Lärmbelastungen zeigen, dass Zumutbarkeitsgrenzen im Ausbaufall überschritten werden.
- ➔ • Die Mediationsgruppe fordert eine Selbstverpflichtung der FAG zur kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung (Anti-Lärm-Pakt).



Schutzkonzept Lärmbelastung

Vorsorgewert **Leq = 60 db (A)**

Schwellenwert **Leq = 62 db (A)**

Alarmwert **Leq = 65 db (A)**



Gesundheitliche Lärmwirkung

Aus Vorsorgegründen

Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen

Zur Vermeidung negativer gesundheitlicher Effekte

Bedeutung für Gebäude

Baulicher Schallschutz

Finanzierung baulichen Schallschutzes durch die Verursacher

Keine Wohngebiete

Bedeutung für Siedlungsorte

Abwägung bei Neubaugebieten

Keine Neubaugebiete

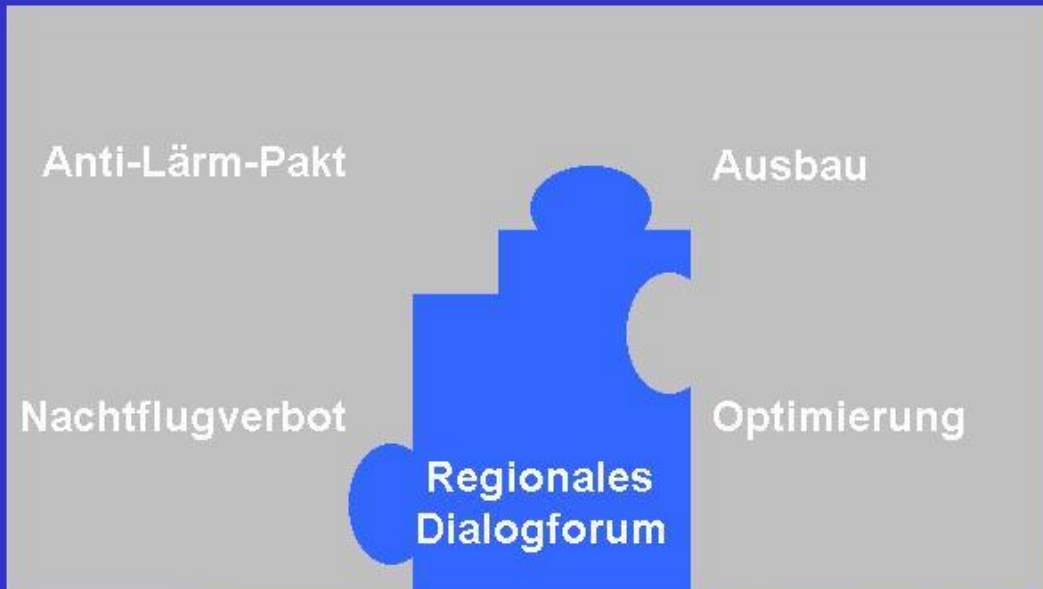
Keine Wohngebiete



Bestandteile des Anti-Lärm-Pakts

- ➔ • Neben Nachtflugverbot fordert die Mediationsgruppe
 - *Gebührenanreize für den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge und Flugverfahren,*
 - *Ein Konzept zum Schallschutz an Gebäuden, das über eine Erhöhung der Landegebühren finanziert werden kann*
 - *Die Einhaltung lokaler Obergrenzen / Kontingentierungen,*
 - *Ein systematisches und transparentes Lärm-Monitoring.*

Regionales Dialogforum



Aufgaben für das regionale Dialogforum

- ➔ • Ausgestaltung des Nachtflugverbotes und des Anti-Lärm-Paktes
- ➔ • Aushandlung und Überwachung der freiwilligen Selbstverpflichtung der FAG
- ➔ • Monitoring von Luftverkehr und Lärm
- ➔ • Controlling der Umsetzung des Mediationspaketes