



regionales
dialogforum

Flughafen Frankfurt

Protokoll

Regionales Dialogforum Sitzung

Frankfurt
14. September 2007

Protokoll der Sitzung des Regionalen Dialogforums vom 14. September 2007

Teilnehmende: siehe Anwesenheitsliste (Anlage 6)
Dauer: Freitag, 14. September 2007, 13.10 – 15.40 Uhr
Ort: InterCity Airport Hotel Frankfurt/Main
Leitung: Prof. Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF
Protokoll: Stefanie Beuthner, Geschäftsstelle RDF

Tagesordnung

- | | |
|--------------|---|
| TOP 1 | Begrüßung und Tagesordnung |
| TOP 2 | Protokoll der Klausursitzung des Regionalen Dialogforums vom 29. Juni 2007 |
| TOP 3 | Anti-Lärm-Pak(e)t |
| TOP 4 | Aktuelles / Sonstiges |

Im Vorfeld verschickte Unterlagen:

- | | | |
|-------|--|----------|
| | Tagesordnung | Anlage 1 |
| | Wegbeschreibung | Anlage 2 |
| TOP 3 | Anti-Lärm-Pak(e)t. Zusammenfassung und Vorschlag | Anlage 3 |
| | Presseinformation ALP Vorschlag PK 7. September 2007 | Anlage 4 |
| TOP 4 | Anschreiben Weiteres Vorgehen zum Umweltmonitoring vom 31. August 2007 | |
| | Konzept der interministeriellen Arbeitsgruppe für ein Umwelt- und Nachbarschaftshaus (Anlage 1 zum Anschreiben Umweltmonitoring) | |
| | Angebot des Senckenberg Forschungsinstituts für die Ausführungsplanung des Umweltmonitorings (Anlage 2 zum Anschreiben Umweltmonitoring) | |
| | Arbeitspapier für das RDF zum Thema Nachbarschaftshaus/Umwelthaus | Anlage 5 |

Anlagen des Protokolls:

- | | | |
|-------|---|----------|
| | Anwesenheitsliste | Anlage 6 |
| TOP 1 | Anzeige der Stadt Mörfelden-Walldorf | Anlage 7 |
| TOP 3 | Präsentation Anti-Lärm-Pak(e)t | Anlage 8 |
| | Zusammenfassendes Statement der Fraport | Anlage 9 |

Protokollnotiz Mörfelden-Walldorf und Kelsterbach	Anlage 10
Stellungnahme der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.	Anlage 11
Ergänzung Informationen zur Stellungnahme der BVF e.V.	Anlage 12
Protokollerklärung der RDF-Mitglieder Munck, Antenbrink, Franssen, Reichel	Anlage 13
Protokollnotiz Lufthansa	Anlage 14
Schreiben der Stadt Darmstadt mit Stellungnahme zum ALP vom 13. September 2007	Anlage 15
Vorlage für das Meinungsbild und Weiteres Vorgehen	Anlage 16
Dokumentation Kommunikation zwischen Herrn Reichel, GS und Prof. Wörner	Anlage 17

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden zur Sitzung. Er heißt namentlich in der Runde willkommen: Herrn Wagner in Vertretung für Herrn Beisel (AG Deutsche Verkehrsflughäfen), Herrn Mundschenk in Vertretung für Herrn Ehinger (Hessischer Handwerkstag), Herrn Budig in Vertretung für Herrn von Heereman (Bundesvereinigung der Deutschen Fluggesellschaften), Herrn Hölser in Vertretung für Herrn Korf (Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz).

Der Vorsitzende übergibt das Wort an Bürgermeister Becker (Mörfelden-Walldorf) zur Würdigung des am 8. September 2007 verstorbenen Prof. Dr. Kurt Oeser, einer der drei Leiter des Mediationsverfahrens und Ehrenbürger der Stadt Mörfelden-Walldorf. Bürgermeister Becker würdigt den Verstorbenen (Anlage 7).

Der Vorsitzende merkt an, dass die zeitliche Vorverlegung der heutigen Sitzung bereits im August angekündigt worden war. Er habe darum gebeten und sei froh, dass die Sitzung so am heutigen Tag stattfinden könne, weil ansonsten ein ganz anderer Termin hätte gefunden werden müssen. Er dankt den Mitgliedern, dass sie ihre Teilnahme ermöglicht haben und weist darauf hin, dass er Herrn Reichel (Stadt Mainz) auf Nachfrage zugesichert habe, nicht vor 14.00 Uhr über das weitere Vorgehen zum ALP zu entscheiden. – Die Kommunikation zwischen Herrn Reichel, der Geschäftsstelle und Herrn Prof. Wörner wird im Anhang dokumentiert (Anlage 17). Ausdrücklich heißt es darin: "Ich habe den Entwurf von Herrn Wörner am 06.09. 2007, 21:45 Uhr, in Kelsterbach erhalten und stimme ihm nicht zu. Ich bitte dies ins Protokoll zu nehmen."

Zur vorgeschlagenen Tagesordnung gibt es auf Nachfrage des Vorsitzenden eine Anmerkung von Herrn Gaebges (BARIG). Er habe am Abend vor der Sitzung schriftlich einen Antrag an die Geschäftsstelle übersandt, mit dem als neuer Tagesordnungspunkt 3 vor dem auf TOP 4 zu verschiebenden TOP Anti-Lärm-Pak(e)t ein Antrag behandelt werden solle, wie mit dem ALP zu verfahren sei. Diesen

Antrag stelle er jedoch an dieser Stelle zurück. Die Fluggesellschaften seien weiterhin an einem konstruktiven Dialog interessiert. Gegebenenfalls könne in der Diskussion über den ALP auf den Antrag zurückgekommen werden. – Die vorgeschlagene Tagesordnung wird unverändert angenommen.

TOP 2 Protokoll der Klausursitzung des Regionalen Dialogforums vom 29. Juni 2007

Zum Protokoll der Sitzung vom 29. Juni 2007 liegen keine Änderungsanträge vor. Auf Nachfrage werden keine genannt. Die Geschäftsstelle weist darauf hin, dass Herr Treber (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) in der letzten Sitzung entschuldigt gefehlt habe. Die Entschuldigung sei in der Anwesenheitsliste der letzten Sitzung aufgenommen worden. Das Protokoll wird ohne Änderungen angenommen.

TOP 3 Anti-Lärm-Pak(e)t

Der Vorsitzende resümiert in einem Überblick den Weg des Anti-Lärm-Paktes (ALP) von seiner Entstehung bis zum heutigen Tag (vgl. Anlage 8). Im Mediationsergebnis habe es Protokollnotizen zu den Paketen Ausbau und Nachtflugverbot gegeben, nicht aber zum ALP. Dessen Konkretisierung sei ein klarer Auftrag aus der Mediation an das Regionale Dialogforum gewesen. Am 16. Mai 2006 habe das RDF eine Arbeitsgruppe aus den Reihen der Mitglieder unter Leitung des Vorsitzenden mit der Aufnahme von Verhandlungen beauftragt. Dieser Auftrag sei ein Jahr später, am 11. Mai 2007, bestätigt und konkretisiert worden: Der Vorsitzende solle die Arbeiten am ALP fortsetzen und möglichst bald ein entsprechendes Modell erarbeiten. In der letzten Sitzung des RDF, am 29. Juni 2007 habe er dem RDF ein Grundmodell für einen ALP vorgelegt, das im Kern die Etablierung eines Lärmindex vorgesehen habe, mittels dessen sowohl eine Lärmobergrenze als auch das Ziel der Reduktion der für 2020 prognostizierten Belastung der Bevölkerung festgelegt werden sollte. Die Reduktion solle so schnell wie möglich, soweit möglich schon vor dem Ausbau durch Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes erreicht und mit einem umfassenden Lärmmonitoring überprüft werden. Auf dieser Basis sei er als Vorsitzender vom RDF einvernehmlich beauftragt worden, Einzelgespräche mit RDF-Mitgliedern zu führen und einen ALP vorzulegen.

Oberstes Ziel des ALP sei es, Lärmschutz für die Bevölkerung über das gesetzlich Gebotene hinaus zu erreichen, wobei die Umsetzung von Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes vorrangig sei. Der nun vorliegende Vorschlag für einen Anti-Lärm-Pakt sei ein zentrales Ergebnis von sieben Jahren Arbeit nach Einsetzung des RDF. Der Vorsitzende würdigt die Arbeit der Projektteams und Kleingruppen zu unterschiedlichen Fragestellungen des ALP und hebt die vielen Gespräche hervor, die er sowie die Geschäftsstelle und Wissenschaftliche Begleitung im RDF, mit Arbeitsgruppen aus dem RDF und anderen geführt haben. Er unterstreicht, dass dabei sehr viele Leute sehr viel Arbeit dafür geleistet hätten, dass der ALP nun so vorliege. Dessen Inhalte seien für die gesamte Region von großer Bedeutung (Folie 5), er werde deshalb über diesen Tag hinaus für dieses Papier werben. Prof. Wörner weist ausdrücklich darauf hin, dass es mit der Fassung vom 3. September 2007 nur einen Vorschlag für einen Anti-Lärm-Pakt von ihm gebe. Wo im Internet und in den Medien andere Papiere und falsche Interpretationen seines Vorschlages kursierten, distanzieren er sich mit Nachdruck von diesen.

Insbesondere distanzieren er sich von einer Interpretation, dass er für fünfzehn Nachtflüge eintrete. Er stelle klar, dass er sich für das absolute Nachtflugverbot einsetze. Es sei jedoch richtig, dass Ausnahmen diskutiert würden. Dieses sei keine neue Tatsache, sondern bereits seit dem Abschluss der Mediation von verschiedenen Seiten, insbesondere den Fluggesellschaften, diskutiert worden. Auch bei den RDF-Besuchen in Berlin und Brüssel sei das Nachtflugverbot angesprochen worden. Als Vorsitzender stehe er auf dem Boden der Mediation. Aber gerade weil Ausnahmen diskutiert würden, setze er sich dafür ein, bereits im Vorfeld Vorkehrungen für möglicherweise juristisch unabweisbare Ausnahmen zu treffen. Prof. Wörner veranschaulicht dies anhand eines Bildes: Im Auto schnalle man sich selbstverständlich auch an, nicht in der Absicht, einen Unfall zu verursachen, sondern um im Falle eines möglichen Unfalls vorgesorgt zu haben und Verletzungen vorzubeugen. Deshalb habe in seinem ALP-Vorschlag mit einer Zahl von 15 noch eine „Geschwindigkeitsbegrenzung“ sowie mit den Anforderungen an Minimum Noise Routes mit lärmarmem Fluggerät einen „Airbag“ integriert – um noch besser vorzusorgen. Es sei es aus seiner Sicht fahrlässig, sich nicht um das Thema möglicherweise unabweisbarer Ausnahmen zu kümmern.

Der Vorsitzende hebt den Nutzen des ALP (Folie 6) hervor. Für wirksame Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung sei es unabdingbar, nicht nur die Dezibel zu messen, sondern auch mit zu betrachten, wie viele Menschen in welchem Ausmaß betroffen sind, um die Belästigung in der Region so gering wie möglich zu halten. Die RDF-Belästigungsstudie sei im RDF gemeinsam auf den Weg gebracht worden, die Experten seien sich einig über die hohe Qualität der Durchführung und der Ergebnisse dieser Studie. Was den Nutzen des Aktiven Schallschutzes betreffe (Folie 7), so versichert der Vorsitzende, dass eine deutliche Reduktion der Lärmbelästigung möglich sei. Herr Kurt Müller, ehemals von der HLUG, habe für den ALP-Vorschlag Berechnungen durchgeführt. Diese hätten gezeigt, dass hinsichtlich der Prognose für das Jahr 2020 der Lärmzuwachs durch aktiven Schallschutz gegenüber dem erwartbaren Zuwachs ohne die Ergreifung von Schallschutzmaßnahmen massiv reduziert werden könne. Hierbei müsse selbstverständlich abgewogen werden, wie viel Geld welche Maßnahme koste. Entscheidend sei aber letztlich, dass die formulierten Reduktionsziele erreicht werden. Hieran werde der Erfolg des ALP und der Beitrag der Luftfahrtseite dabei gemessen werden.

Der Vorsitzende erläutert Überlegungen zum Lärmindex. Er macht darauf aufmerksam, dass zum Lärmindex im Internet eine Modellrechnung kursiere, welche mit von ihm selbst erfundenen Zahlen lediglich beispielhaft Vorüberlegungen verschiedener Varianten eines Index veranschaulichen und überprüfen sollte. In der Zwischenzeit wäre nach Auswertung der Vorüberlegungen die Systematik des Index im Sinne der Ergebnisse der Belästigungsstudie etwas verändert worden. Außerdem lägen ihm nun ausführlichere Berechnungen von Herrn Müller vor. Die berechnete Indexhöhe sei nicht endgültig, u.a. weil derzeit noch keine Berechnungsmöglichkeit mit der neuen AzB bestehe. Die hier dargestellten Zahlen (Folie 7) zeigten aber realistisch auf, welche Entwicklung des Index durch Ausbau einerseits und die Einführung von aktivem Schallschutz andererseits zu erwarten ist.

Prof. Wörner fasst zusammen (Folie 8): In intensiven Gesprächen und Verhandlungen seien alle Vorschläge, die beim Vorsitzenden eingegangen seien, im Rahmen des ALP-Vorschlages bearbeitet worden. Das Nachtflugverbot sei in dem Vorschlag nur angesprochen für den Fall, dass es juristisch unabweisbare Ausnahmen geben sollten. Diese Diskussion sei existent, und als Vorsitzender des RDF wolle er für diesen Fall Vorsorge treffen.

Der ALP zeige in dieser Form nach sieben Jahren gemeinsamer Arbeit im RDF den wirksamsten Weg zur Umsetzung von Aktivem Schallschutz auf. Jetzt läge eine Konkretisierung des Punktes „Anti-Lärm-Pakt“ auf dem Tisch, der die in der Mediation enthaltenen Elemente aufgreift und im Sinne des Lärm-

schutzes weitere Anforderungen an den nach wie vor eigenständigen und umzusetzenden Mediationspunkt „Nachtflugverbot“ stelle. So weit sei das RDF noch nie gewesen.

Der Vorsitzende bittet um Äußerungen oder Stellungnahmen der Mitglieder zu seinem Vorschlag.

Herr Heldmaier (WIDEMA) stellt fest, dass, anders als der Vorsitzende dargestellt habe, es aus seiner Sicht nicht stimme, dass sich das RDF in seiner sieben Jahre währenden Arbeit immer der Themen des Aktiven Schallschutzes angenommen hätte. Lediglich in der Kleingruppe Aktiver Schallschutz hätten sich zwei Seiten, die Gegner und die Befürworter, auseinander gesetzt. Die Sicherheitsgründe, die stets vorgebracht worden seien, um Aktiven Schallschutz nicht umzusetzen, könnten schlichtweg nicht hierfür bemüht werden. Auch die Aussage im ALP zum freiwilligen Aktiven Schallschutz sei falsch, denn § 29b LuftVG zwingt rechtlich jeden, Aktiven Schallschutz zu betreiben. Hier würde folglich mit falschen Prämissen gearbeitet. Auch die Ausnahmeregelungsdiskussion empfinde er als Hohn. Ausnahmen passierten tagtäglich und die dafür angeführten humanitären Gründe seien beispielsweise, dass zwei Babies an Bord seien. Was Ausnahmen betreffe, sei die Region ein gebranntes Kind. Von einer Deckelung zum Lärmschutz schließlich sei man so weit weg wie noch nie. Ohnehin sei im Raumordnungsverfahren die Raumverträglichkeit nur für eine Kapazität von 660.000 Bewegungen untersucht worden, so dass das HMWVL keine positive Planfeststellungsentscheidung für ein Szenario 2020 mit 701.000 Bewegungen treffen könne.

Herr Weiß (Stadt Offenbach) schildert die Ansicht der Stadt Offenbach: Im Mediationsverfahren sei es darum gegangen, Appelle an die Politik zu formulieren. Aber es gehe im jetzigen Stadium darum, was im verfügenden Teil der Planfeststellung festgeschrieben werden könne und was nicht. Daher müssten die Kommunen mögliche Auswirkungen sorgfältig abwägen. In Offenbach sei nach einem Ausbau 50% mehr Flugverkehr als heute zu erwarten. Das Abstimmungsverhalten könne nicht unabhängig von der Ausbaufrage gesehen werden. Die Stadt sei weiterhin gegen den Ausbau. Aus Sicht der Juristen sei das ALP-Papier des Vorsitzenden dazu geeignet, die Planfeststellung für den Ausbau sicherer zu machen. Hingegen enthalte es wenig, was im verfügenden Teil der Planfeststellung festgeschrieben werden könne. Die Abwägung der Stadt habe deshalb ein negatives Urteil ergeben. Zwar enthalte der Vorschlag interessante Gedanken, wie beispielsweise den Lärmindex. Doch diese reichten nicht aus. In Offenbach sei man zu einer anderen Einschätzung der Wirkung gekommen: Von möglichen Ausnahmen zu sprechen setze ein völlig falsches Signal. In der Mediation sei den Kommunen ein völliges Nachtflugverbot angeboten worden. Dieses zerrinne jetzt zwischen den Fingern. Für Offenbach gäbe es denkbare Ansätze für Regelungen, die neben dem Nachtflugverbot für mehr Lärmschutz sorgen – hier seien auch positiv zu würdigende Teilelemente im ALP enthalten. Dennoch könne man dem vorliegenden Vorschlag des Vorsitzenden nicht zustimmen. Jetzt gehe es um harte Fakten, das, was am Schluss schwarz auf weiß dastehe. Es könnten nur rechtlich abgesicherte Auflagen akzeptiert werden.

Herr Jühe (Fluglärnkommision) schätzt seine Situation als noch schwieriger ein als die von Herrn Weiß geschilderte Situation der Stadt Offenbach. Als Vorsitzender der Fluglärnkommision kämpfe er für die Interessen derjenigen, die besonders von Fluglärm betroffen seien und ringe um deren Lärmschutz. Und dennoch komme er zu einer anderen Einschätzung als Herr Weiß. Er habe ebenfalls Juristen nach den möglichen Auswirkungen des ALPs für die Kommunen befragt und sich die Rechtsprechung der vergangenen Jahre genau angesehen. Er lehne nach wie vor den Ausbau ab, aber er

müsse zur Kenntnis nehmen – selbst wenn da manche Juristen anderes behaupteten – dass es wenig wahrscheinlich sei, den Ausbau juristisch zu stoppen. Auch habe die Rechtsprechung sich bisher bei dem ihm am Herzen liegenden Thema des aktiven Schallschutzes nicht auf die Seite der Betroffenen gestellt. In seiner Rolle als Bürgermeister von Raunheim stelle er grundsätzlich fest: Hätte er immer allein auf den Rat von Juristen gehört, wäre er in seinen politischen Vorhaben nie sehr weit gekommen. Die Politik verlange auch Mut zur Entscheidung und Handlung. Als Mitglied des RDF, das sich nun über ein Jahr lang um einen ALP bemüht habe, begrüße er den vorliegenden Vorschlag. Im Vergleich sei die Fluglärmkommission in den Jahren ohne das RDF in ihren Bemühungen um Lärmreduktion bedauerlicherweise nicht weit gekommen, da hier insbesondere seitens der Luftverkehrswirtschaft massiv gebremst worden sei – er erinnere an eine denkwürdige, lang angekündigte Tagung zu Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes, an dem die DFS sich kurzfristig verhindert sah.

Es helfe jedoch nicht, Vergangenheitsbewältigung zu betreiben. Man habe nun eine neue Qualitätsstufe erreicht: Maßnahmen für aktiven Schallschutz würden endlich angegangen. Zwar sei aus dem ALP-Papier heraus keine Verbindlichkeit herzuleiten – dies seien zugegebenermaßen keine so harten Fakten, wie sie gewünscht würden. Er bedaure, dass eine Vertragslösung als Option von Verhandlungen nicht mehr weiterverfolgt worden sei. Doch die Beteiligten wüssten um die Notwendigkeit der wirksamen Lärmreduktion für die Bevölkerung und die jeweiligen Akteure hätten die formulierten Aufgaben zwingend abzuarbeiten. Hierzu gäbe es keine Alternative. Zum ALP-Modell müsse man aus einer Position der Verantwortung heraus Stellung nehmen. Dabei gelte es zu bedenken, dass die Planfeststellungsbehörde zwei Punkte abzuwägen habe: Erstens werde sie feststellen müssen, dass es einen Bedarf für Aktiven Lärmschutz in der Region gebe. Zweitens werde sie feststellen müssen, dass das ALP-Modell ein wichtiges Instrument biete, mit dem perspektivisch Aktiver Schallschutz in der Region umgesetzt werden könne. Daher appelliere er an die Anwesenden, diese historische Chance zu nutzen und mitzuwirken. Es sei nicht gesagt, dass sich diese Chance in einem solch günstigen Zeitfenster noch einmal öffne.

Herr Schulte (Fraport) weist darauf hin, dass er sich sehr für Aktiven Schallschutz engagiere. Aus seiner Sicht sei das ALP-Modell ein weiter Schritt nach vorne, dem aber noch weitere folgen müssten. Alles in allem stelle der ALP ein gutes Fundament dar. Er müsse jedoch formal darauf hinweisen, dass Fraport alles ablehne, was den eigenen Antragsunterlagen widerspreche, um hier nicht den Eindruck zu erwecken, dass Fraport Modifikationen am Antrag vornehmen wolle. Als formale Stellungnahme der Fraport AG gibt Herr Schulte eine schriftliche Protokollerklärung ab und erklärt, sich aus formalen Gründen bei einer etwaigen Befassung eines Antrags zu enthalten (Anlage 9).

Bürgermeister Engisch (Stadt Kelsterbach) erläutert, dass es unter den Kommunen keine einheitliche Bewertung des ALP-Vorschlages gebe. Er verliest die gemeinsame Protokollnotiz der Städte Kelsterbach und Mörfelden-Walldorf (Anlage 10). Als ein Akteur der ersten Stunde, der bereits im Mediationsverfahren teilgenommen hat, weist Herr Engisch den Vorwurf entschieden zurück, er habe im jetzigen Prozess zu wenig getan oder er stehe nicht für mehr Lärmschutz. Auch weist er darauf hin, dass die fünf Punkte aus dem Mediationspaket untrennbar miteinander verbunden seien. Bürgermeister Engisch erklärt, sich am heutigen Tag an keiner Abstimmung zum ALP zu beteiligen.

Herr Treber (Bundesvereinigung gegen Fluglärm) verweist hinsichtlich der Stellungnahme zum ALP-Vorschlag auf die Protokollnotiz sowie eine 18-seitige Expertise mit kritischen Anmerkungen der Bun-

desvereinigung gegen Fluglärm, abgestimmt mit dem Bundesvorstand (Anlagen 11 und 12). Insbesondere werde darin auf die Notwendigkeit eines Nachtflugverbots von 22-6 Uhr hingewiesen. Daher lehne er den ALP ab, da dieser Ausnahmen vom NFV seiner Meinung nach nicht kategorisch ausschließe. Daneben geht er auf den Zusammenhang zwischen dem Ergebnis der Mediation und den Anti-Lärm-Pakt ein. Das Mediationsergebnis sei leider nicht im neuen Fluglärmschutzgesetz berücksichtigt worden. Dieses Gesetz verdiene den Namen nicht. Er informiert darüber, dass die BVF derzeit prüfen lasse, ob eine Klage vor dem Bundesverfassungsgericht gegen dieses Gesetz möglich sei.

Bürgermeister Quilling (Stadt Neu-Isenburg) sieht die Kommunen in einer ähnlichen Situation wie im Jahr 2000: Damals ging es um Ausbau und Nachtflugverbot, heute um Ausbau und Anti-Lärm-Pakt. Trotzdem sei ein Fortschritt erreicht worden. Die Empfehlungen seiner Berater lauteten positiv für die vorgeschlagenen Maßnahmen. Zum Aspekt der Verbindlichkeit gibt Herr Quilling zu bedenken: Diese könne entweder durch einen Vertrag oder durch den Planfeststellungsbeschluss erreicht werden. Das RDF habe einvernehmlich klargestellt, dass ein Vertrag nicht gewollt werde. Darum sei zu hoffen, dass die gewünschten Maßnahmen im Planfeststellungsbeschluss formuliert würden. Dieser Weg werde mit dem ALP-Vorschlag eingeschlagen. Da die Klagerechte dadurch nicht vergeben würden, könne er dem ALP zustimmen. Herr Quilling gibt eine gemeinsame Erklärung für die Städte Neu-Isenburg und Raunheim ab: „Die Städte Raunheim und Neu-Isenburg lehnen das beantragte Ausbauvorhaben der Fraport ab. Es wurden Stellungnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abgegeben, die in keinerlei Hinsicht zurückzunehmen oder einzuschränken sind. Die Zustimmung zu dem ALP-Modell des RDF kann daher auch die Inhalte der Stellungnahmen nicht relativieren. Das ALP-Modell ist zwingend notwendig, wenn die Planfeststellungsbehörde das beantragte Ausbauvorhaben für genehmigungsfähig ansehen könnte und auf dieser Basis ein Planfeststellungsbeschluss ergehen sollte.“ – Bürgermeister Quilling bittet den Vorsitzenden, zur Frage der Lärmobergrenzen und deren örtlichen Begebenheiten Stellung zu nehmen und empfiehlt, den ALP-Vorschlag an die Planfeststellungsbehörde weiter zu leiten.

Herr Dr. Kirsch (Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände VHU) macht deutlich, dass die Hessische Unternehmervereinigung für eine grundsätzliche Zustimmung zu dem vorgeschlagenen Modell wirbt. In Anlehnung an Herrn Heldmaier weist er darauf hin, dass es um eine grundsätzliche Zustimmung gehe, da nicht alle Details die Zustimmung hessischer Unternehmen finden würden und einige Zumutungen darin enthalten seien. Der Vorschlag enthalte neben diesen schwierigen Punkten aber auch einen großen Nutzen für die Region und sei ein vernünftiger Kompromiss. Mit einem positiven Beschluss zum ALP im RDF zeige die Region, dass sie bereit sei, ihre Zukunft aktiv selbst zu gestalten, und nicht alles den Gerichten überlasse wolle.

Bürgermeister Franssen (Stadt Hattersheim) hebt hervor, dass die Vertreter der kommunalen Familie bezüglich einer Abstimmung im RDF über einen ALP seit Monaten auf die langwierigen Abläufe der jeweiligen Beschlussfassungsverfahren innerhalb der Kommunen hingewiesen hätten. Er verliest die Protokollnotiz der RDF-Mitglieder Hochheim, Flörsheim, Hattersheim und Mainz, unterzeichnet von den Bürgermeistern Angelika Munck, Michael Antenbrink, Hans Franssen und Wolfgang Reichel (Anlage 13) und erklärt, er werde im Fall einer Befassung den ALP ablehnen.

Herr Johnson (Deutsche Lufthansa) unterstreicht, dass er den Ansatz des Papiers als solchen begrüßt. In einigen Aspekten sei das Papier zwar nicht konkret genug, in anderen dagegen zu konkret, gerade im Hinblick auf genannte Zahlen. Dennoch sei man am jetzigen Punkt weiter als je zuvor. Er weist auf die Protokollnotiz der Deutschen Lufthansa AG hin, verzichtet jedoch auf Verlesung unter der Voraussetzung, diese werde genauso gewertet, als sei sie wie diejenigen anderer RDF Mitglieder mündlich in der Sitzung vorgetragen worden. Dies wird zugesagt (Anlage 14). Herr Johnson hebt zudem hervor, dass Lufthansa, BARIG und BDF für die Wiedereinsetzung einer Arbeitsgruppe zur Aufklärung noch offener Fragen und zur Ausarbeitung eines umsetzungsfähigen Pakets plädierten.

Stadtrat Layer (Stadt Rüsselsheim) gibt zu Protokoll, dass die Stadt Rüsselsheim im RDF rechtzeitig darauf hingewiesen hatte, dass sich aufgrund erforderlicher vorheriger Befassung der städtischen Gremien die Stadt Rüsselsheim heute nicht zum ALP verhalten könne. Die entscheidende Ausschusssitzung finde am 26. September statt, hierzu sei bereits Herr Gohl von der Geschäftsstelle eingeladen worden. Daher werde er sich in einer heutigen Abstimmung nicht beteiligen. Die Stellungnahme Rüsselsheims werde dem RDF nach Beschlussfassung übermittelt.

Stadtrat Feuchtinger (Stadt Darmstadt) macht deutlich, dass sich die Situation der Stadt Darmstadt von der anderer unterscheide, da sie sich nicht prinzipiell gegen den Ausbau wende, jedoch alle Maßnahmen ablehne, die zu einer Erhöhung der Nutzung der Route „König kurz“ führe. Aufgrund der speziellen Situation wende sich Darmstadt daher gegen eine Reihe von Vorschlägen im vorliegenden ALP. Diese Punkte seien in einem Schreiben an Prof. Wörner dargelegt, welches er dem Vorsitzenden übergeben habe (Anlage 15). Auch in Darmstadt sei es vor der heutigen Sitzung nicht möglich gewesen, die entsprechenden Gremienbeschlüsse herbeizuführen. Aus diesem Grund werde sich Darmstadt bei der Stimmabgabe enthalten. Zwar sei man mit einigen Punkten des ALP nicht einverstanden – beispielsweise fordere Darmstadt ein absolutes Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr sowie die Festlegung des Eingangswertes beim Immobilienentschädigungsmanagement auf den Wert 55 dB auf Grundlage der Studien zur Entwicklung der Immobilienpreise und der Belästigungsstudie. Aber man begrüße andere Vorschläge sehr, wie die Einführung des Lärmindex. Auch die Bemühungen insbesondere von Prof. Wörner würden sehr wertgeschätzt. Aus diesem Grund stimme die Stadt Darmstadt nicht gegen den ALP-Vorschlag, sondern enthalte sich der Stimme.

Bürgermeister Zimmer (Stadt Dreieich) hält den ALP-Vorschlag für einen Schritt in die richtige Richtung. Doch auch die Stadt Dreieich sei heute aufgrund fehlender Gremienbefassung nicht in der Lage über den ALP zu befinden und werde darum an einer Abstimmung nicht teilnehmen. Er schließe sich dem 5. Punkt der Stellungnahme von Bürgermeister Engisch an, das Thema Nachtflugverbot sei die größte Hürde.

Herr Hölser (Speditions- und Logistikverband) macht deutlich, dass der Speditions- und Logistikverband das vorgelegte Papier in seinen Grundzügen als Schritt in die richtige Richtung absolut begrüße. Details müssten allerdings noch ausformuliert werden. Er stellt klar, dass der Verband im Vorfeld falsch zitiert worden sei. Die Branche sei durch ein Nachtflugverbot betroffen und trage hier eine besondere Verantwortung. Dennoch sei in der Substanz das Papier zu integrieren.

Herr Schaub (ver.di) weist darauf hin, dass er ebenfalls von Beginn des gesamten Verfahrens an am Tisch sitze und schildert seinen Eindruck, dass die Mitglieder des RDF heute wieder zu ihren jeweiligen Grundsatzpositionen zurückgekehrt zu sein scheinen. Dabei solle das RDF dazu dienen, einander näher zu kommen und eine Einigung zu erzielen. Wenn das Gremium heute ein beliebiges Bild abgebe, könnten sich die entscheidenden Stellen um so leichter einer Entscheidung entziehen. Der Sinn des Gremiums liege vielmehr darin, möglichst einstimmig zu sprechen, durch einen Vertrag oder den Planfeststellungsbeschluss einen politischen Konsens in der Region zu erzielen und rechtsverbindliche Vereinbarungen an die Planfeststellungsbehörde zu übergeben. Spätestens zum jetzigen Zeitpunkt wisse er, dass er trotz seiner Bedenken hinsichtlich der nicht kategorisch ausgeschlossenen Ausnahmen vom NFV dem Papier zustimmen werde, da es ein großer Schritt in die richtige Richtung einer allen Seiten gerecht werdenden Lösung sei.

Herr Mundschenk (Hessischer Handwerkstag) erkennt in dem Papier einen deutlichen Fortschritt, da es wenige konträre Positionen enthalte. Zwar müssten Details noch ausgefeilt und verhandelt werden, doch er befürworte den Vorschlag im Grundsatz.

Herr Gaebges (BARIG), ebenfalls RDF Mitglied seit der ersten Stunde, stellt fest, dass das RDF so weit gekommen sei wie noch nie, aber seiner Ansicht nach noch nicht weit genug. Es gehe nicht, dass für zusätzliche Kapazität am Tag der Preis ein Nachtflugverbot sei. Die Fluggesellschaften, die von der Kapazitätserweiterung tags profitierten, und diejenigen, die nachts fliegen, seien wirtschaftlich nicht entsprechend verflochten. Diejenigen Gesellschaften, die nachts nicht mehr fliegen könnten, wären Verlierer. Auch mache sich die BARIG Gedanken über diejenigen Menschen, die vom Flughafen lebten: Wer zum Beispiel heute nachts Fracht verlade, der könne nicht einfach morgen tagsüber im Duty-free Shop verkaufen. In vielen solchen Punkten müsse weiter an einer Lösung gearbeitet werden. Der Vorschlag des Vorsitzenden sei teilweise zu vage, andere Aspekte enthielten persönliche Einschätzungen, die er in der jetzigen Situation nicht teile. Daher plädiert Herr Gaebges dafür, das vorgelegte Papier als erste Grundlage aufzugreifen, bestimmte Inhalte zu verifizieren, weiter zu konkretisieren und zu verhandeln.

Herr Wetterling (Stadt Frankfurt) informiert darüber, dass die Stadtverordnetenversammlung und der Magistrat der Stadt Frankfurt den ALP-Vorschlag noch nicht beraten haben und daher in der heutigen Sitzung kein Votum möglich sei. Er schätze das Papier als richtige Grundlage ein, an der weiter gearbeitet werden müsse.

Herr Dr. Debling (IHK Frankfurt) stellt fest, dass die Arbeitsgemeinschaft der hessischen Industrie- und Handelskammern das ALP-Papier des Vorsitzenden als Gesprächsgrundlage begrüßt, wobei er ausdrücklich darauf hinweist, dass dies nicht für die Kammern von Offenbach und Gießen-Friedberg gelte. Einzelne Maßnahmen müssten noch konkretisiert bzw. verifiziert werden, hieran solle eine Expertengruppe weiter arbeiten.

Frau Karesch (Pro Flughafen) äußert den Eindruck, dass entgegen der ursprünglichen Absicht des RDF zur Vertrauensbildung unter den Akteuren heute mehr Misstrauen spürbar sei als in den sieben Jahren zuvor. Es scheine so, als würde die Luftfahrtseite an den Pranger gestellt. Dabei sei es möglich und wünschenswert, mehr Lärminderung zu erreichen, als gesetzlich vorgeschrieben. Zur Frage

der Verbindlichkeit stelle sie fest, dass ALP und Nachtflugverbot gemäß Mediation doch untrennbar zusammengehörten. Pro Flughafen begrüße den ALP-Vorschlag. Frau Karesch plädiert dafür, dass das RDF ein Signal an die Rhein-Main-Region geben solle, dass an der Lärminderung gearbeitet werde.

Herr Dulige (Evangelische Kirchen in Hessen) dankt dem Vorsitzenden für die Klarstellung zum Nachtflugverbot zu Beginn der Sitzung. Darüber hinaus dankt er Prof. Wörner und allen Beteiligten für die ganze geleistete Arbeit. Er spricht sich dafür aus, im RDF einen Weg zu finden, dass der vorliegende Vorschlag nicht voreilig verworfen, sondern im Kern behalten und daran weiter gearbeitet werde.

Prof. Wörner kündigt eine Sitzungspause von zehn Minuten an und bittet alle Anwesenden eindringlich darum, den Journalisten, die mit Sicherheit vor der Tür warteten, im jetzigen Stadium noch nichts von der Sitzung mitzuteilen.

Nach der Pause nimmt der Vorsitzende Stellung zu einzelnen im Forum und der Öffentlichkeit vorgebrachten Punkten. – Zur Frage seiner Legitimation als Vorsitzender sagt er, dass er von der Landesregierung eingesetzt worden sei, seinen Auftrag aber immer als einen Auftrag persönlich für die Sache und die Menschen in der Region gesehen habe. – Zur Äußerung, der Anti-Lärm-Pakt unterstütze den Planfeststellungsbeschluss führt er aus, wer das so interpretiere, müsse auch sagen, dass das Nachtflugverbot ebenfalls den Ausbau und den Planfeststellungsbeschluss stütze. – Er adressiert die Frage der Verbindlichkeit des ALP: Es gehe, nachdem die Vertragslösung abgelehnt wurde, nicht um eine Verbindlichkeit, die zwischen den Akteuren vereinbart werde, da ein umfassendes Vertragspaket nicht mehr verfolgt werde. Entscheidend sei für ihn vielmehr, inwieweit die Verbindlichkeit im Ergebnis hergestellt werden könne. Dazu seien in dem Papier Vorschläge und Anreize enthalten, allem voran die Verankerung wichtiger Elemente im Planfeststellungsbeschluss. – Zum Thema Nachtflugverbot: wie zu Beginn der Sitzung klargestellt, stehe er zum Nachtflugverbot mit null Ausnahmen zwischen 23 und 5 Uhr. Prof. Wörner bitte die Anwesenden herzlich darum, dies so zur Kenntnis zu nehmen und falschen Interpretationen nicht Vorschub zu leisten. – Zur Frage der sachlichen Ermittlung der Wirkungen des vorgeschlagenen ALP führt er aus, Wissenschaftler hätten bestätigt, dass das vorgelegte Modell klar sei und die Entlastungen wirksam sein würden. Dabei gehe es nicht um eine Lärmdemokratisierung, sondern es werde eine wirkliche Entlastung geben. Der vorgeschlagene ALP werde nur bei einem Ausbau gelten, das sei das Ergebnis der Mediation. Für die Klärung von offenen Fragen stehe er zur Verfügung. – Das vorliegende Ergebnis der bisherigen Verhandlungen und Gespräche, welches von den einen als zu konkret, von den anderen als zu unkonkret bewertet werde, sei aus der Dynamik der Verhandlungsrunden entstanden und trage Spuren davon. Er bedauere, dass es einigen Kommunen nicht möglich war, rechtzeitig eine Gremienbefassung zu realisieren. Er habe bereits im Juni darauf hingewiesen, dass am 14.9. ein ALP vorliegen müsse, da ansonsten den Notwendigkeiten der Prüfung und Verarbeitung der Ergebnisse durch die Planfeststellungsbehörde nicht mehr Rechnung getragen werde und damit die Integration in den Planfeststellungsbeschluss nicht mehr erfolgen könne. Der ALP in der jetzt vorliegenden Form sei nach den Diskussionen im RDF im Mai und Juni unter extrem hohem Zeitdruck erarbeitet worden und habe nicht früher vorgelegt werden können.

Der Vorsitzende fasst zusammen, dass die Darstellung der unterschiedlichen Meinungen zu den einzelnen Punkten schwierig sei und eher auseinander als zusammen führen würde. Daher mache er

den Anwesenden den folgenden dreistufigen Vorschlag für die nachfolgende Befassung und fragt die Anwesenden, ob sie mit dem folgenden Vorgehen einverstanden seien:

Er führe erstens ein Meinungsbild durch über folgenden Wortlaut:

„Unter jeweiliger Aufrechterhaltung der von RDF-Mitgliedern zum Planfeststellungsantrag der Fraport AG vorgebrachten Einwendungen begrüßt das RDF das vorgelegte ALP Konzept im Grundsatz. Prinzipielle Positionen von RDF-Mitgliedern hinsichtlich des Ausbaus, des Nachtflugverbots oder anderer Aspekte werden dadurch nicht in Frage gestellt.“

Er schlage zum weiteren Vorgehen zweitens vor: „Der Vorsitzende wird das Papier an die Planfeststellungsbehörde, den Landtag, die Landesregierung und das Bundesverkehrsministerium sowie an weitere zuständige Stellen übermitteln.“

Dritter Schritt des weiteren Vorgehens sei: „Das RDF fordert alle Verantwortlichen auf, an der Konkretisierung und Umsetzung zügig zu arbeiten. Außerdem wird das RDF offene gebliebene Fragen klären und gegebenenfalls weiter verhandeln.“

Herr Heldmaier bittet um Aufnahme in den ALP-Text, dass dies einer von verschiedenen möglichen Vorschlägen sei und dass der zweite Satz des Textes, über den das Meinungsbild durchgeführt werden solle, um den Aspekt „Maßnahmen des aktiven Schallschutzes“ ergänzt werden solle. Herr Fransen bittet darum, dass statt „begrüßt den ALP im Grundsatz“ ein Meinungsbild über „lehnt den ALP im Grundsatz ab“ durchgeführt werden solle. Herr Johnson bittet um Berücksichtigung des von BARIG vorgeschlagenen Beschlusstextes und plädiert dafür, das Wort „gegebenenfalls“ beim weiteren Vorgehen zu streichen.

Der Vorsitzende streicht das Wort „gegebenenfalls“. Er lehnt aber alle Anträge auf Änderung des Begrüßungstextes, über den das Meinungsbild erstellt werden solle, ab, da diese nach seiner Einschätzung nicht weiter führten und er sich bemüht habe, einen Text zu formulieren, der die vorgetragenen Bedenken aufgreife. Die Option bleibe, dagegen zu stimmen. Er bitte darum alle Anwesenden, ihre Ergänzungen dazu, falls gewünscht im Protokoll einzubringen bzw. durch ihr Verhalten beim Meinungsbild auszudrücken.

Einigen Mitgliedern ist wichtig, dass bei einem Meinungsbild zwischen Enthaltung und Nichtteilnahme unterschieden werde. Die Dokumentation und Kommunikation dieser Unterscheidung wird zugesichert. Ebenso sichert Prof. Wörner zu, dass die abgegebenen Protokollnotizen und vergleichbare Erklärungen im Protokoll angehängt und der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis gebracht würden und dass er zudem auch nach außen deutlich machen werde, dass es eine Reihe von Protokollnotizen gegeben habe.

Der Vorsitzende fragt erneut, ob sich jemand gegen das vorgeschlagene Vorgehen wende, also Meinungsbild über Punkt 1 sowie Verabredung der Punkte 2 und 3 bei Streichung des Wortes „gegebenenfalls“ (Anlage 16). Er nehme sonst Einverständnis dazu an und werde wie vorgeschlagen verfahren. Hiergegen erhebt sich kein Widerspruch.

Der Vorsitzende bittet die Anwesenden um Handzeichen für das Meinungsbild. Das Ergebnis des nicht namentlich abgefragten Meinungsbildes lautet: Zwanzig Mitglieder stimmen für die Begrüßung des ALP-Vorschlags, fünf Mitglieder stimmen dagegen, drei Mitglieder enthalten sich und vier nehmen nicht am Meinungsbild teil.

Prof. Wörner dankt den Anwesenden für dieses Meinungsbild, das ihm zeige, dass es sich lohne, daran weiter zu arbeiten. Das RDF müsse jetzt Schwerpunkte der weiteren Diskussion und Konkretisierung setzen und den eingeschlagenen Weg weiter verfolgen. Er fordert alle Mitglieder des RDF auf, die Chance des Anti-Lärm-Paktes für die Region zu nutzen.

TOP 4 Aktuelles / Sonstiges

Die Geschäftsstelle nimmt Bezug zu dem in der vergangenen Forumssitzung vereinbarten Vorgehen zum Umweltmonitoring. Demnach wurde das Angebot des Senckenberg Forschungsinstituts für die Ausführungsplanung per Post an die Mitglieder versandt. Die interministerielle Arbeitsgruppe empfehle ausdrücklich deren Beauftragung. Die Mitglieder seien um Kenntnisnahme und Zustimmung zu Inhalt und finanziellem Umfang von insgesamt ca. € 22.000 gebeten worden, die Frist für mögliche Einwände sei heute. Bislang seien keine Rückmeldungen aus den Reihen der Mitglieder bei der Geschäftsstelle eingegangen. Auf Nachfrage gibt es auch in der Sitzung keine Einwände. Der Vorsitzende stellt fest, dass das vorliegende Angebot so vom RDF angenommen und die Geschäftsstelle mit der Beauftragung des Senckenberg Instituts beauftragt werde.

Als zweiten TOP unter Sonstiges trägt die Geschäftsstelle einen Antrag aus dem Begleitkreis zum Gutachten Sozialmonitoring vor. Die Entscheidung über die Beauftragung war am 11. Mai im Forum getroffen worden. Es lag eine Kostenauflistung vor (Synopsis der Kalkulationen, WB), die eine vergleichbare Basis der obligatorischen Leistungen und deren Kosten darstellte. Es wurde darauf hingewiesen, dass die dokumentierten obligatorischen Leistungen, auf deren Basis die Entscheidung fiel, nicht die endgültigen Kosten für das Gutachten darstellten. Hinzu würden optionale Leistungen kommen, die ebenfalls in der Synopse mit Kostenblöcken ausgewiesen wurden. Das Gutachten sei bereits in Bearbeitung, der Begleitkreis habe einmal getagt. Es lägen jedoch noch nicht alle nötigen Informationen vor, um einzelne optionale Leistungen zur Durchführung empfehlen zu können. Um den Zeitplan des Gutachtens nicht unnötig zu verzögern sei es erforderlich, dass der Begleitkreis eigenständig über einzelne optionale Leistungen entscheiden könne. Dabei handele es sich um Kosten für Datenbeschaffungen, Unterstützung einzelner Pilotkommunen bei der Datenerhebung, Durchführung der Befragung (zuzüglich Sachkosten) sowie ein online-gestütztes Befragungsmodul. Die Summe der optionalen Leistungen könne maximal € 60.000,- betragen. Die Geschäftsstelle fragt die Anwesenden, ob es Einwände gegen die Entscheidung über die Beauftragung optionaler Leistungen in dem genannten Rahmen durch den Begleitkreis gebe. Dies ist nicht der Fall. Der Vorsitzende stellt fest, dass das Forum der Bitte des Begleitkreises stattgibt, über die Beauftragung optionaler Leistungen in dem genannten Rahmen eigenständig zu befinden.

Damit erklärt der Vorsitzende die Sitzung beendet und dankt allen Anwesenden.

Arbeitsaufträge:			
Was		Wer	Bis wann
TOP 3	Dokumentation der Protokollnotizen	Geschäftsstelle	28. September
TOP 3	Übermittlung des Papiers an die genannten Stellen	Prof. Wörner	ab sofort
TOP 3	Konkretisierung und Umsetzung des ALP, Klärung offen gebliebener Fragen, weitere Verhandlung	Prof. Wörner, alle Verantwortliche	bis zur Umsetzung
TOP 4	Beauftragung Senckenberg Forschungsinstitut mit Durchführung der Ausführungsplanung gemäß Angebot vom 17. August 2007	GS	umgehend