

Informationen zum Ausbau des US-Militärflugplatzes Spangdahlem



Rheinland-Pfalz





Vorwort

Vorwort Minister Bauckhage

Die Verlegung der amerikanischen Luftstreitkräfte von „Rhein-Main Air Base“ auf die US-Militärflugplätze Spangdahlem und Ramstein ist nach über zehn Jahren Konversionspolitik von besonderer Bedeutung für unser Bundesland und die beiden Standortregionen. Investitionen von mehr als 1,2 Mrd. DM sollen in den kommenden Jahren in den Ausbau dieser Flugplätze für Frachttransporte und logistische Aufgaben fließen. Das Verlegungsprogramm

trägt nicht nur zur weiteren Sicherung und Stärkung der wirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Bedeutung dieser Militärstandorte bei, sondern vor allem dazu, die hervorragenden Beziehungen zu unseren amerikanischen Partnern weiter zu intensivieren und zu pflegen. Nicht zuletzt wird mit der Umsetzung dieses Verlegungsprogramms ein wichtiger Beitrag zur Sicherung von Frieden und Freiheit geleistet.

Hans-Artur Bauckhage

Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz

Verlegungsprogramm 2005

Die Verlegungsvereinbarung

vom 23.12.1999

Vertragspartner:

Bundesrepublik Deutschland, Flughafen Frankfurt AG (Fraport AG), US-Luftstreitkräfte Europa (USAFE), Rheinland-Pfalz und Hessen

Vertragsziele bis 31.12.2005:

- Ausbau der NATO/US-Flugplätze Spangdahlem und Ramstein, um die auf dem Flugplatz Rhein-Main wegfallenden Einsatzkapazitäten zu kompensieren, anschließend
- vollständige Verlegung der US-Luftwaffen-Transport- und Logistikfunktionen von Rhein-Main Air Base auf die US/NATO-Flugplätze Spangdahlem und Ramstein und
- Rückgabe der Air Base an den Flughafen Frankfurt

Investitionen:

Flugplatz Ramstein	342 Mio. DM
Flugplatz Spangdahlem	386 Mio. DM

Gesamt	728 Mio. DM
--------	-------------

Die Finanzierung erfolgt durch die Vertragspartner und einen Beitrag der NATO. Zusätzlich zum Verlegungsprogramm beabsichtigen die US-Streitkräfte, mehr als 500 Mio. DM für Gebäude und diverse Einrichtungen zu investieren.

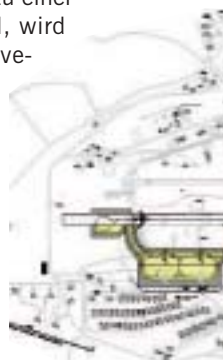


Die Hintergründe

Die Flugplätze Spangdahlem und Ramstein – heute und morgen

Bereits 1993 verlagerten die US-Luftstreitkräfte in Europa einen Teil ihres Luftfahrtaufkommens von Rhein-Main nach Ramstein. Die zunehmenden Kapazitätsprobleme am Flughafen Frankfurt haben auch zu entsprechenden Auswirkungen auf den US-Luftwaffenstützpunkt geführt, der nur in unzureichendem Maße in militärische Operationen und Übungen eingebunden werden kann.

Mit der Umsetzung der Verlegung wird durch die US-Luftwaffe ein militärisch optimiertes Gesamtsystem geschaffen: Während sich der Flugplatz Ramstein zu einer globalen logistischen Drehscheibe entwickeln soll, wird der Flugplatz Spangdahlem vorwiegend als Reserveflugplatz für Transportflugzeuge in Krisenzeiten vorbehalten.



Hot-Cargo

Die Bedeutung

für das Land und die Region

- Ausbau und Sicherung der wirtschaftlichen Bedeutung der beiden Standorte Spangdahlem und Ramstein mit einem Einkommenseffekt von derzeit mindestens 2,0 Mrd. DM jährlich sowie einem Beschäftigungseffekt von mindestens 20.000 Arbeitsplätzen für das Land Rheinland-Pfalz (vorläufige Ergebnisse einer Studie, genaue Ergebnisse liegen Anfang 2002 vor)
- Investitionsvolumen von ca. 386 Mio. DM für den Flugplatz Spangdahlem, ergänzt durch US-Investitionen im Rahmen des „Eifel 2010“-Programms
- Flexibilisierung und damit weitere Sicherung des Flugplatzes Spangdahlem durch Lufttransportaufgaben in Ergänzung zu Ramstein
- Verlegung von 200 bis 250 zivilen und militärischen Stellen nach Ramstein und Spangdahlem

Die Eckdaten

für den Ausbau

Gegenstand des zu genehmigenden Ausbauvorhabens sind vor allem:

- Ein neues Vorfeld für bis zu 11 Großraumflugzeuge (24,2 ha)
- Eine Sonderabfertigungsfläche für zwei Großraumflugzeuge (3,8 ha)
- Die Schaffung von Wendeköpfen an den Bahnenden
- Der Ausbau von Rollwegen, insbesondere des Rollweges „Golf“
- Länge der Start- und Landebahn und Bauschutzbereich werden durch den Ausbau nicht verändert
- Flächenbedarf für Ausbauvorhaben ca. 50 ha

Verlegungsprogramm 2005

Die Landbeschaffung

für das Ausbauvorhaben

Für den Ausbau des Flugplatzes Spangdahlem konnte der Bund bisher 60% der erforderlichen Flächen von rd. 50 ha freihändig erwerben. Parallel läuft das formale Landbeschaffungsverfahren des Bundes. Die Vertragspartner der Verlegungsvereinbarung setzen auch weiterhin auf die Bereitschaft der betroffenen Grundstückseigentümer, an der Sicherung des Flugplatzstandortes Spangdahlem mitzuwirken, auch wenn der langjährige Streit um die Fluglärmerschädigung noch durch Gerichte zu entscheiden ist. Unabhängig hiervon und ohne Verlust von Rechten geht es heute um die Gestaltung des Flugplatzes Spangdahlem von morgen, eine Aufgabe, die nur gemeinsam bis zum Jahr 2005 erfolgreich zu bewältigen ist.

Der Zeitplan

Projektbeteiligte unter hohem Zeitdruck

Planungen, Genehmigungen, Landbeschaffungen und das Umsetzen von Baumaßnahmen im Umfang von ca. 386 Mio. DM lassen den vereinbarten Zeitrahmen bis Ende 2005 in einem besonderen Licht erscheinen. Die für die Planung und Baubetreuung zuständige LBB, Landesbetrieb, Liegenschaften und Baubetreuung, geht von einem Baustart im Frühjahr 2003 aus, um den Zeitplan einhalten zu können. Vorausgehen müssen die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen sowie die notwendigen Ausschreibungsverfahren.

Die Anhörung

im luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren

Im Genehmigungsverfahren nach Luftverkehrsgesetz (LuftVG) wird die Ausbaumaßnahme insbesondere im Hinblick auf die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Städtebaus und dem Schutz vor Fluglärm geprüft.

Genehmigungsbehörde nach LuftVG:
Bundesministerium der Verteidigung

Anhörung im LuftVG-Verfahren:

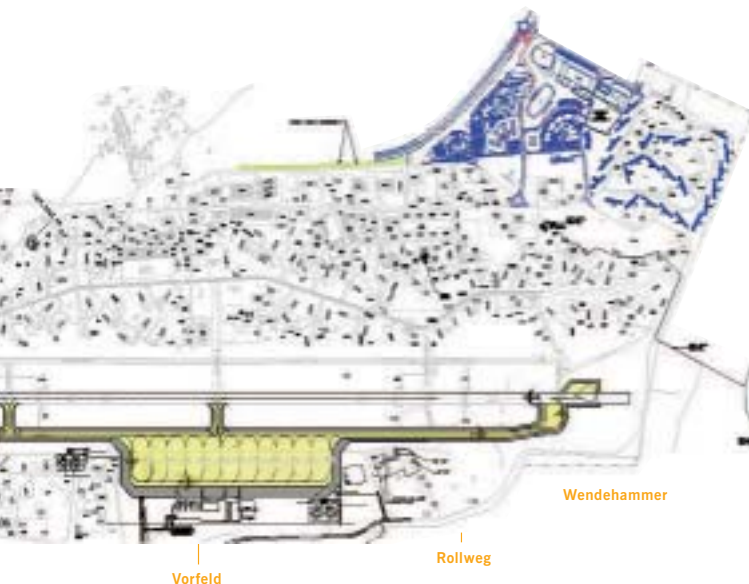
Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Koblenz
Für Fragen stehen die Mitarbeiter der Anhörungsbehörde zur Verfügung (siehe S. 4). Alle Ergebnisse der Anhörung erhält die Genehmigungsbehörde.

Beteiligung (u. a.):

6 Verbandsgemeinden, 49 Ortsgemeinden sowie Verbände
Nach der Bekanntmachung erfolgt die Offenlage der Genehmigungsunterlagen für die Bürgerinnen und Bürger in den Verbandsgemeinden.

Fristen:

- Offenlegungszeit 1 Monat
- Anregungen und Einwendungen können während der Offenlegung zzgl. 2 Wochen gegenüber der Verbandsgemeinde oder der Anhörungsbehörde eingebracht werden.



Die Untersuchungsergebnisse

Die Fluglärmuntersuchung

Bezeichnung des Szenarios	Fläche in qkm		
	Schutzzone 1 Leg >75 dB(A)	Schutzzone 2 (ohne 1) Leg 67-75 dB(A)	Zone 62-67 dB(A) (ohne Lärmschutz- bereich)
Lärmschutz- bereich*	10,598	31,228	40,925
Ausbauzustand	5,460	16,057	27,740
„Nullvariante“	5,325	15,530	27,246

Flächenvergleich der Fluglärmzonen gemäß Fluglärmgesetz
* laut Verordnung v. 16.02.00

Durch die Reduzierung der Kampffjets und die vergleichsweise geringe Zunahme an Transportflugbewegungen wird es zu einer Reduzierung der durch Fluglärm berührten Bereiche kommen.

Auch ein Vergleich der Zonengrößen mit der sog. „Nullvariante“, d.h. die Flugbewegungen des Ausbauzustandes mit und ohne Transportflugzeuge, führt zu dem Ergebnis, dass die Transportflugbewegungen im Vergleich zu den Kampffjets keine merklichen Auswirkungen auf die Größe der Zonen haben.

Verlegungsprogramm 2005

Die Flugbewegungen

Den Lärmberechnungen liegt als Ausgangszahl die Flugplanung der US-Streitkräfte zugrunde. Insgesamt kommt es zu einer Reduzierung mit Kampfflugzeugen zugunsten von Transportflugzeugen (Angaben für die 6 verkehrsreichsten Monate).

Ausgangszustand:

Planung DES-MIL 1996 mit 24.400 Bewegungen

Ausbauzustand:

Planung DES-MIL 2000 mit 15.500 Bewegungen
In den Planungen sind die durch Übungen und Manöver bedingten Flugbewegungen mit enthalten. Für den Ausbauzustand sind ca. 1.400 Flugbewegungen mit Transportflugzeugen geplant, d.h. im Durchschnitt ca. 4 bis 6 Starts und Landungen von Transportflugzeugen pro Tag.

Die Bodenlärmuntersuchung

Durch den Ausbauzustand gegenüber dem Ausgangszustand und der „Nullvariante“ werden an verschiedenen Immissionsorten mehr oder weniger starke Erhöhungen der Mittelungspegel bewirkt. Die prognostizierten Geräuschpegel für den Ausbauzustand liegen jedoch an vielen Immissionsorten im Bereich üblicher Nachbarschafts- bzw. Verkehrsgeräusche, an einigen Immissionsorten noch darunter.

Die Schadstoffuntersuchung

Ausgehend von den Planungen der Flugbewegungen im Ausgangs- und Ausbauzustand sowie unter Berücksichtigung der „Nullvariante“ werden sich die Immissionen für den künftigen Flugbetrieb (Ausbauzustand) gegenüber der Ausgangssituation insgesamt verringern.

Die medizinische Bewertung

Das medizinische Gutachten bestätigt die Verminderung des Dauerschallpegels für die Flugbetriebsplanung im Ausbauzustand gegenüber den aktuellen Festsetzungen des Lärmschutzbereiches. Beide Prognosevarianten – Ausbau und „Nullvariante“ – liegen in der Lärmbelastung deutlich unter dem Ausgangszustand.

Der Bodenlärm wird vom medizinischen Gutachter im Rahmen der gesamten Lärmbelastung als gering eingeschätzt.

Das Ausbauvorhaben verschlechtert den Ausgangszustand zu Lasten der Betroffenen in der Umgebung des Flugplatzes Spangdahlem nicht, es führt in Verbindung mit dem neuen Flugzeugmix zu einer Verbesserung der vorhandenen Situation.

Die Ansprechpartner

Anhörung nach LuftVG

Willi Probstfeld
Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
Kastorhof 2 · 56068 Koblenz
Tel. 02 61/30 29-2 32 · Fax 02 61/30 29-6 77
E-Mail willi.probstfeld@lasv.rlp.de

Koordinator für das Verlegungsprogramm

Jörg Berres
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Stiftsstraße 9 · 55116 Mainz
Tel. 0 61 31/16 26 65 · Fax 0 61 31/16 17 52 18
E-Mail joerg.berres@mwwlw.rlp.de

Bauherrenvertreter für die US-Luftstreitkräfte

Fritz G. Walter
Geschäftsbereich Bundesbau
Schillerstraße 9 · 55116 Mainz
Tel. 0 61 31/1 40 88 40 · Fax 0 61 31/1 40 88 10
E-Mail fritz.walter@gbbnet.de

Projektleiter der US-Luftstreitkräfte

John D. Thompson
HQ USAFE/XPR
Flugplatz Ramstein/Gebäude 537
66877 Flugplatz Ramstein
Tel. 0 63 71/47 42 69 · Fax 0 63 71/47 42 55

Impressum

Herausgeber: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau · Stiftsstraße 9 · 55116 Mainz · Mainz, Dezember 2001