

Az.:

61.2.2.P14 Regionale
Raumordnungspläne

Betreff: **Stellungnahme im Rahmen des Raumordnungsverfahrens
zur Planung des Ausbaues des Flughafens Frankfurt/Main**

Anlage:

1. Begründung/Sachverhalt
2. Planausschnitte
3. Entwurf einer Stellungnahme an das Regierungspräsidium Darmstadt
4. Stellungnahme der Kur- und Kongress GmbH
5. Auszug aus dem Bericht „Mediation“

Vorlage-Nr.: **SV 1/791**Datum: **08.01.02**

Dezernat/Fachbereich/Produkt:
**I/Fachbereich Stadtplanung /
- Umwelt-/Landschaftsplanung -**

Verantwortlich: **Hr. Fröhlich/Tel.: 384**

Die Stellungnahme / Mitzeichnung ist erfolgt von / am:

--	--

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung stimmt mit dem Beschluss des Magistrats vom 14.01.02 überein.

.....
Datum

.....
Unterschrift

Verfügung:

Beschluss erforderlich durch:
(Der letztgenannte Ausschuss ist federführend.)

Gremium:

Magistrat
Umweltausschuss
Bau- und Planungsausschuss
Stadtverordnetenversammlung

Tagesordnung:

Tagesordnung II
Tagesordnung I
Tagesordnung I
Tagesordnung I

Sitzungstermin am:

Montag, 14. Januar 2002
Mittwoch, 16. Januar 2002
Dienstag, 22. Januar 2002
Donnerstag, 31. Januar 2002

.....
Datum

.....
Unterschrift

Vorlagen-Nr.: SV 1/791

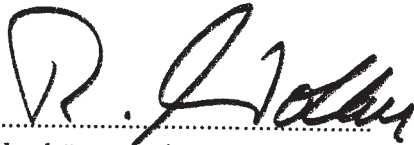
Beschlussvorschlag:

(Fortsetzung ggf. auf Folgeseite)

1. Vom Bericht der Verwaltung zu den Ausbauplanungen der Fraport AG wird Kenntnis genommen.
2. Die Stadt Bad Homburg wird die im Sachverhalt dargestellten Bedenken und entsprechende Anregungen, der das Raumordnungsverfahren durchführenden Behörde weiterleiten und weitere notwendige Untersuchungen fordern.

auf Basis Anlage 3

Datum: 08.01.02


.....
Oberbürgermeister

(Fortsetzung ggf. auf Folgeseite)

Mit Schreiben vom 29.10.2001 forderte das Regierungspräsidium in Darmstadt zur Abgabe einer Stellungnahme im Raumordnungsverfahren für den geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt/M. auf. Anlass ist die Planung der Fraport AG, „zur nachhaltigen Sicherung und zukunftsfähigen Entwicklung des Frankfurter Flughafens einen Ausbau über das bestehende Start- und Landebahnsystem hinaus“ zu betreiben, da aufgrund der stetig steigenden Luftverkehrsnachfrage die bestehenden Kapazitäten voraussichtlich 2006 erschöpft sein werden. Zur Kapazitätsabdeckung ist der Bau neuer Lande-/Startbahnen, einer neuen Fluggastabfertigungsanlage Terminal 3 im Südbereich auf dem Gelände der heutigen US-Base sowie weitere Umbauten und Erweiterungen auf dem Gelände des Flughafens bzw. in der Infrastruktur des Nahbereichs vorgesehen.

Für das Genehmigungsverfahren des Ausbaus des Flughafens ist ein gestuftes Verfahren vorgesehen:

- 1. Ein Raumordnungsverfahren (ROV) mit Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) bzw. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen unter überörtlichen Gesichtspunkten. Gem. Hessischem Landesplanungsgesetz ist das ROV ein verwaltungsinternes Verfahren unter Einbeziehung der Öffentlichkeit. Der Abschluss ist in 2002 geplant.
- 2. Ein anschließendes Zulassungsverfahren als Planfeststellungsverfahren mit UVP. Eine Beteiligung von Kommunen usw. erfolgt i. d. R. nur noch, wenn sich aus 1. eine Betroffenheit ergeben hat; die Öffentlichkeit wird einbezogen.

Bis 2004 sollen die Genehmigungsverfahren abgeschlossen sein. Der Baubeginn für die Bahnen ist auf 2004, die Inbetriebnahme auf 2006 terminiert. Das neue Terminal soll 2013 fertiggestellt sein.

Jetziges Raumordnungsverfahren

Im Vorfeld wurden in einem mehrjährigen Mediationsverfahren Planungsvarianten diskutiert und geprüft. Die u. g. Varianten gingen aus diesem Abstimmungsprozess hervor, wobei die Mediationsgruppe noch erhebliche Optimierungspotentiale bei der „Südvariante“ sah. Der Hessische Landtag stimmte 2000 dem Ausbau zu.

Aufgrund der Ergebnisse der Mediation und den aktuellen Planungserfordernissen wurden in aufwendigen Planungen und Untersuchungen die möglichen Auswirkungen erforscht. In insgesamt 16 Ordnern sind im Rahmen des Raumordnungsverfahrens Ausgangssituation, Planungen, Bewertungen und Auswirkungen dargestellt.

Entsprechend der Vielfalt der zu untersuchenden möglichen Auswirkungen wurden die verschiedenen Planungen als sektorale Teilplanungen bearbeitet. Untersucht wurden die verschiedenen Auswirkungen auf

- die Umwelt (Menschen, Natur- und Landschaftsschutz, Boden- und Grundwasserschutz, Klima, u. ä.)
- den landgebundenen Verkehr (ÖPNV, Straßen)
- die Wirtschaft

Vorlagen-Nr.: SV 1/791

- Arbeitsplätze
- Wohn- und Gewerbeflächen
- Bauleitplanung

u. a. m.

Es wurden die Auswirkungen von drei Ausbau-Varianten (siehe Anlagen)

- Vorzugsvariante Nordwest (Landebahn südwestlich von Kelsterbach,
- Variante Nordost (Landebahn im Schwanheimer Wald),
- Variante Süd (Start- und Landebahn nordwestlich von Walldorf)

im Vergleich zum

- „Ist-Zustand 2000“ und dem sog.
- „Prognosenullfall“, d. h. Nutzung und Optimierung der bestehenden Anlagen ohne Ausbau

jeweils auf das Jahr 2015 bezogen, untersucht.

Die Variante Nordwest wird von der Fraport AG bevorzugt und daher als Vorzugsvariante bezeichnet.

Die Untersuchungen wurden auf verschiedene räumliche Bereiche bezogen (z. B. Flughafenbereich, direkte Nachbarschaft usw.), die i. d. R. die Gemarkung Bad Homburg nicht beinhalteten.

Aufgrund der im Antrag aufgeführten Prognosen finden in die Untersuchungen u. a. Eingang:

Bereich	Ist-2000	Prognosenullfall	Nord-West-Variante
Passagierzahlen	49 Mio.	58,4 Mio.	81,5 Mio.
Fracht/Post	1,73 Mio.	2,8 Mio.	2,87 Mio.
Flugbewegungen	458 tsd.	500 tsd.	656 tsd.
Arbeitsplätze zusätzlich	/	70 tsd.	95 tsd.
Bevölkerungszuwachs	/	135 tsd.	150 tsd.
zus. Wirtschaftswachstum	/	18 Mrd. DM	22,4 Mrd. DM
Flächenbedarf Wohnen	/	380 – 830 ha	380 – 830 ha
Flächenbedarf Gewerbe	/	210 – 480 ha	210 – 480 ha

I. Ist-Situation Bad Homburg hinsichtlich des Flughafens

Flugrouten und Fluglärm

Zur Zeit gibt es direkt über Bad Homburg eine Abflugroute (seit ca. 30 Jahren Bestand) die „07/N“, die sog. Krankenhausroute, die nur bei Ostwind-Wetterlagen (ca. 25% des Jahres) und nur von kleinen bis mittleren Flugzeugen genutzt wird. Diese Route wurde nicht im Zuge der allgemeinen Routenänderungen am 19.04.2001 geändert, gleichwohl haben seitdem die Lärmbelastigungen zugenommen. Dies kommt daher, dass nach Angaben der Deutschen Flugsicherung die Route der abfliegenden Maschinen seit 19.04.01 verstärkt von anfliegenden Maschinen gekreuzt wird und dadurch öfters die Abflughöhen geringer und der Lärm größer als früher sind.

Im Westen jenseits des Feldbergs verläuft seit April 2001 eine neue Abflugroute, die aber für Bad Homburg kaum lärmrelevant ist.

Vorlagen-Nr.: SV 1/791

Im Osten wurde seit April die bisherige Anflugroute deutlich näher an Ober-Erlenbach gerückt, die Anzahl der Maschinen hat ebenfalls zugenommen; vermehrte Beschwerden sind bisher nicht zu verzeichnen gewesen.

Nachtflüge und Überflugereignisse bis 01.00 Uhr und schon wieder ab 05.00 Uhr sowie nächtlicher Fluglärm haben offenbar zugenommen.

Wohnqualität

Eine der entscheidendsten Kriterien für eine gute Wohnqualität ist eine ungestörte Nachtruhe. Hier haben sich bereits in den letzten Jahren durch erhöhte Flugaufkommen und nochmals durch die Flugroutenänderung von April 2001 und bei bestimmten Wetterlagen geringe Verschlechterungen in Bad Homburg ergeben.

Luftbelastungen

Bad Homburg liegt im Bereich des Belastungsgebietes Rhein-Main weist aber außer im direkten Nahbereich extremer Standorte wie der A5 keine Grenzwertüberschreitungen von Luftschadstoffen auf. Die Luftschadstoffe stammen in der Hauptsache aus der Energieerzeugung, Heizung, Gewerbebetrieben und dem Straßenverkehr, nur zu einem sehr geringen Teil aus dem Luftverkehr.

Verkehrsanbindung

Die Verkehrsanbindung ist bisher über die A 5 oder über Frankfurt gegeben, die Anbindung über den ÖPNV erfolgt mit S- und U-Bahn über Frankfurt.

II. Auswirkungen der Planungen

Nach Prüfung der Antragsunterlagen muß zunächst festgestellt werden, dass das Stadtgebiet nicht innerhalb des eigentlichen Untersuchungsbereiches liegt. Die Planer legten als Bewertungskriterium die vorhandenen Richt- und Grenzwerte zugrunde, die dazu führen, dass der Wirkungsbereich eng zu begrenzen ist.

Die Auswirkungen aller Ausbauvarianten liegen i. d. R. über denen der „Prognosenußfall“-Variante. Die Planungsvarianten weisen in ihren Auswirkungen auf Bad Homburg keine relevanten Unterschiede auf. Grenzwertüberschreitungen wurden in keiner Untersuchung konstatiert.

Lärm

Bad Homburg liegt auch künftig nicht im Bereich mit von Fluglärm verursachten Dauerschallpegeln von 55 dB(A), 60 dB(A) oder gar 62 dB(A); dementsprechend werden keine Gesundheitsgefährdungen oder Planungsbeschränkungen erwartet. Dies gilt für die Nullplanungsvariante und alle drei zur Prüfung vorgelegten Ausbauvarianten.

Aber: Die gesonderte Berücksichtigung der Abflugroute „07kurz“ fehlt bzw. ist unvollständig, es fehlen die Höhenangaben und im weiteren Verlauf sind die überflogenen Krankenhäuser und Kliniken nicht mehr markiert. Heute schon sind aufgrund bisher fehlender Messungen keine abschließend gesicherten Aussagen, auch über die Anzahl der Flüge, der Flugzeiten, deren Höhe über Grund und ihren Auswirkungen, möglich.

Vorlagen-Nr.: SV 1/791

Auch heute schon sind bei einem tiefen Direktüberflug Einzelerschallereignisse von 75 oder mehr dB(A) zu erwarten. Diese einzelnen Fluglärmereignisse werden aber über eine Mittelung zu einem Dauerschallpegel verrechnet und führen dann nur zu seiner geringen Zunahme i.d.R. von kleiner als 5 dB(A), der dann immer noch unterhalb der Grenzwerte liegt. Der zusätzlich durch den Flughafenausbau zu erwartende Fluglärm könnte noch kleiner sein. Ob es sich aber tatsächlich so verhält, insbesondere hinsichtlich der 55 dB(A)-Wertes, ist erst zweifelsfrei, wenn die Untersuchungen ergänzt werden.

Aber: Die Belange der Stadt werden nur unzureichend berücksichtigt. Unberücksichtigt bleibt die von der Mediation übereinstimmend geforderte Optimierung aller Routen als „minimal noise routes“; die seit 30 Jahren unveränderte Abflugroute „07/N“ scheint sowohl in der Lage (tatsächlich über verschiedene Krankenhäuser) wie auch in der Abflughöhe optimierbar zu sein. Weiterhin ist auch ausschlaggebend, dass die hohen Einzellärmereignisse zwar zu niedrigen Werten verrechnet werden, hinsichtlich der Wahrnehmung und der Gesundheitsbeeinträchtigung können sie aber störend oder schädlich wirksam sein. Dies sollte insbesondere im Sinne einer Zukunftsvorsorge für eine Kurstadt besondere Berücksichtigung finden.

Zu berücksichtigen ist bei dieser Forderung insbesondere auch, dass der Kurstatus davon abhängt, dass nicht nur die Grenzwerte nicht erreicht werden, sondern dass gem. des Kurstatus keine Werte höher als 60% der Grenzwerte liegen (s. Anlagen).

Nachtflüge

Es ist vorgesehen, den planmäßigen Nachtflugverkehr in der Zeit von 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr weitestgehend einzustellen und insgesamt in der Nachtzeit wesentliche Entlastungen zu erzielen. Dies soll dadurch erreicht werden, dass die Nachtpostflüge über den sogenannten „Luftpoststern“ verlegt, freiwillige Beschränkungen der Fluggesellschaften angeregt, eine Teilverlagerung nach „Hahn“, auf die Schiene und auch die Einführung entsprechender Gebührenordnungen für den Nachtflugbereich geplant werden. Flüge werden aber weiterhin stattfinden. Z. Z. ist aber nicht geplant, die ganze Zeit der Nachtruhe von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr keine Flüge durchzuführen, sondern nur von 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr (sogenannte „Mediationsnacht“).

Aber: Eine weitere Steigerung der Flugbewegungen wird zwangsläufig zu mehr nächtlichen Überflügen führen, es sei denn, es wird ein verbindliches echtes Nachtflugverbot verhängt. Für eine gesundheitlich optimierte Nachtruhe wäre ein Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sehr erstrebenswert. Es wird in den Untersuchungen nicht ausgeführt, warum dies ausgeschlossen wird. Es fehlt eine verbindliche Erklärung der Fraport zur vorgesehenen Nachtflugregelung oder Optimierungen.

Luftschadstoffe

Die Luftschadstoffe in ganz Bad Homburg werden sich bis 2015 trotz weiterer Zunahme der Anzahl der Landfahrzeuge aufgrund der verbesserten Motorentechnik, insbesondere der Kfz., wesentlich verringern (30 - 50%). Der Anteil des ebenfalls verstärkten Luftverkehrs wird zwar steigen, gleichwohl nicht mehr als einige wenige Prozent der Gesamtemissionen ausmachen (alle Varianten); die zusätzlichen Schadstoffemissionen der Ausbauvarianten im Vergleich zum „Prognosenullfall“ sind marginal und nicht grenzwertrelevant.

Aber: Da nur ein sehr kleiner Teil des Bad Homburger Stadtgebietes in den Bewertungen abgebildet wurde, sind die Verhältnisse nicht eindeutig nachzuvollziehen. Nachforderungen bzw. Untersuchungen sind erforderlich, zumal der Verlauf der „Krankenhausroute“ schon jetzt an einer „Fährte“ erhöhter Luftschadstoffen darstellbar ist. Im Sinne des Optimierungsgebotes sind hier weitere Reduzierungen

durch eine Optimierung der Route denkbar und sollten, um die Belange der Stadt Bad Homburg zu würdigen, berücksichtigt werden.

Auch hier gilt, dass der Kurstatus davon abhängt, daß nicht nur die Grenzwerte nicht erreicht werden, sondern dass gem. des Kurstatus keine Werte höher als 60% der Grenzwerte liegen. (s. Anlagen).

Bauleitplanung

Aus den o. gemachten Ausführungen sind keine Einschränkungen in der Planung zu erwarten (vorbehaltlich des Bestands der bisherigen und auch weiterer Untersuchungsergebnisse).

Wohnflächen

Für die im Ausbaufall zusätzlich erforderlichen Wohnflächen im Gesamttraum Rhein-Main wurden auch die Bad Homburger Flächen im Bereich „Bornberg“ als Planungsreserven herangezogen. Diese Bereiche werden nicht außergewöhnlich durch die Planungen tangiert.

Natur- und Landschaftsschutz - Erholung

Der Naturraum Bad Homburg wird als nicht negativ betroffen eingestuft. Gleichwohl sollen an den Gemarkungsgrenzen von Frankfurter Seite aus Waldflächen als Ausgleichsmaßnahme angelegt werden.

Aber: Die Erholungsfunktion des Naturraumes (auch der Planungen im Regionalpark) und dessen unzweifelhafte Betroffenheit durch die Planung wird weitgehend ignoriert.

Neue wichtige Projekte wie die Landgräfliche Gartenlandschaft im Regionalpark können dann deutlich an Attraktivität einbüßen, wenn durch eine ständig anwachsende Fluglärmbelastung, auch unterhalb der Schwellenwerte, der Erholungswert für unsere Bürgerschaft vermindert wird. Dies betrifft auch den Bereich des Taunus, der von den Gutachtern nur als peripher betroffen angesehen wird. Hier ist zu prüfen, wie die Einwirkungen so minimiert werden können, dass die Erholungsfunktion in ihrer Bedeutung für den Gesamtbereich erhalten bleibt.

Verkehr

Die Verkehre auf den Kurzstrecken von 500, max. bis zu 1000 Kilometern sollen weitgehend auf die Schiene verlegt werden, diese Infrastruktur soll gefördert und ausgebaut werden. Im Nahbereich wird es trotzdem Zusatzverkehr auf den vorhandenen Straßen und Schienenwegen geben, allerdings wird einerseits genügend Kapazität konstatiert, andererseits auf die geplante „Westtangente“ der S-Bahn verwiesen, die eine direkte Verbindung zum Flughafen und dem südlichem Rhein-Main-Gebiet bis Dieburg erschließen soll. Dies ist aus Sicht Bad Homburgs sicher positiv zu bewerten, sollte sich aber dann auch kostenmäßig in die Interessensphäre der Fraport AG schieben.

Wirtschaft

Gem. Gutachter werden voraussichtlich im Gesamttraum ca. 95.000 neue Arbeitsplätze entstehen und dementsprechend auch eine nachhaltige Sicherung der Wirtschaftskraft und eine Einkommenssteigerung in Höhe von ca. 22,4 Mrd. DM erfolgen, einzelnen Städten oder Bereichen sind diese Potentiale aber kaum zuzuordnen.

Vorlagen-Nr.: SV 1/791

Diese Verbesserungen sind für den Gesamttraum wichtig und helfen, den Wirtschaftsstandort auch langfristig attraktiv zu halten, auch Bad Homburg.

Aber: Zunehmend wird auch die allgemeine Lebens- und Wohnqualität mit entscheidend für die Standortwahl bei der Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen, sodass Faktoren wie Lärm und Luftverschmutzung durchaus auch wirtschaftliche Komponenten haben.

Um die Lebensqualität und nicht zuletzt den Standortfaktor von Bad Homburg weiter zu verbessern, wurden und werden große Anstrengungen unternommen, auch um ausreichende Erholungs- und Freizeitflächen unserer Bevölkerung, eventuellen Zuzugswilligen und neuen Gewerbebetrieben anbieten zu können. Diese Flächen müssen auch langfristig geschützt werden.

Unfälle

Auch hierzu gibt es verschiedene Untersuchungen, die kein erhöhtes Risiko erwarten lassen.

Schlussfolgerungen

Obwohl eine Vielzahl von Untersuchungen im Rahmen der Planungen durchgeführt wurden, ist für verschiedene Teilbereiche, die für Bad Homburg wichtig sind oder sein können, die Aussagekraft ungenügend:

Insbesondere fehlt es bei den Planungen an Ausführungen, die eine nachhaltige Optimierung schon bestehender Verhältnisse im Bereich Umwelt und Wohnqualität zum Ziel haben. Dies verwundert umso mehr, als dass dies einer der Kernpunkte des Mediationsverfahrens war und auch entscheidender Kernpunkt der Umwelterklärung der Fraport AG ist. Für Bad Homburg ist es besonders wichtig zu untersuchen, wie die bestehende Abflugroute „07/N“ hinsichtlich der Lage und Nutzung zu optimieren ist, um die Auswirkungen des Lärms und der Luftverschmutzung zu minimieren. Dabei müssen insbesondere die Belange des Kurstatus sowie die nachhaltige und langfristige Sicherung der Erholungsfunktionen und der Wohnqualität im Mittelpunkt der Bewertungen stehen. Ganz besonders muss deshalb auch auf ein verbindliches und erweitertes Nachtflugverbot und auch auf verbindliche Aussagen zu den weiteren Plänen nach 2015 gedrungen werden.

Diese Defizite wiegen vor dem Hintergrund dessen, dass es sich bei der Planung der Erweiterung eines Großflughafens in einem so dicht besiedelten und bereits stark vorbelasteten Raum um ein sehr weitreichendes Vorhaben mit vielen Unabwägbarkeiten handelt, besonders schwer und können auch vor dem Hintergrund der unzweifelhaft positiven Auswirkungen für die wirtschaftlichen Faktoren nicht ignoriert werden.

Datum: 08.01.02


.....
Dezernent/Dezernentin

Vorlagen-Nr.: SV 1/791



Ausbau-Themen

- Warum Ausbau?
- Mediation
- Entlastung
- Ausbauvarianten
- Zeitplan
- Umweltschutz
- Wirtschaftsfaktor

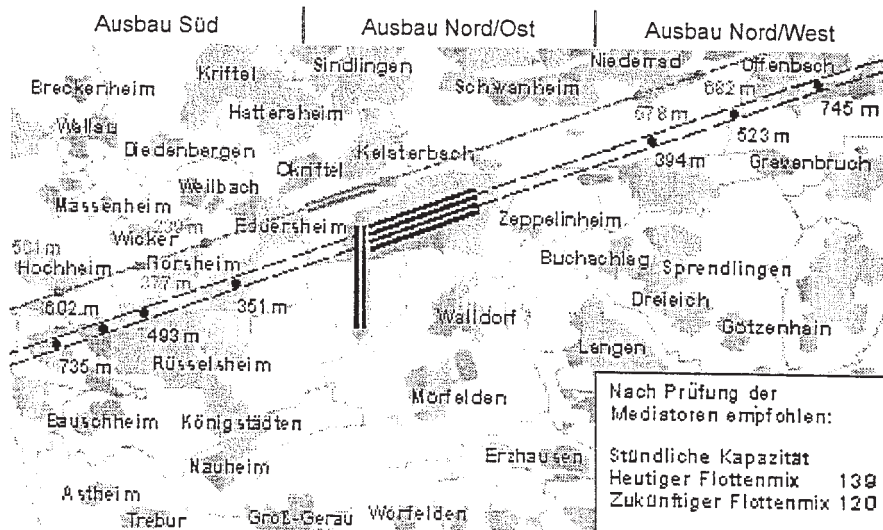
Zehn-Punkte-Programm

Infon
0800-2345679

Infomail

Schreiben Sie uns

Option Landebahn Nord/ West



Ausbau
■ Lande

Nach Prüfung der Mediatoren empfohlen:
 Stündliche Kapazität
 Heutiger Flottenmix 139
 Zukünftiger Flottenmix 120

Merkmale

Diese Bahn würde ausschließlich für Landungen genutzt. Ihre Länge ist mit 2.800m und ihre befestigte Breite mit 60m geplant. Der Achsenabstand zur heutigen Nordbahn würde ca. 1.400m betragen. Dadurch wären auch bei dieser Variante unabhängige parallele Anflüge möglich.

Ausstattung

Parallel zur Landebahn ist im Abstand von 200m eine Parallelrollbahn vorgesehen. Landebahn und Parallelrollbahn werden durch zwei Schnellabrollwege und je einen Abrollweg am östlichen und westlichen Ende der Landebahn miteinander verbunden.

Der Schnellabrollweg am westlichen Ende stellt gleichzeitig über eine Rollbrücke (die über ICE-Trasse, A 3 und Airport-Ring führt) die Anbindung an das bestehende Kerngebiet des Flughafens her. Am östlichen Ende der Bahn wird ebenfalls eine Anbindung über eine weitere Rollbrücke vorgesehen, welche die ICE-Trasse, die A 3 und den Airport-Ring überquert und zwischen den Gebäuden 401 und 420 an das bestehende Bahnsystem anschließt.

Auf der Landebahn soll Allwetterflugbetrieb möglich sein, so dass Anflüge nach der ILS-Kategorie IIIb durchgeführt werden können.

Lage

Diese Bahnvariante würde sich auf dem Gelände des Kelsterbacher Waldes (Mönchwald) befinden.

Fazit

Das angestrebte Kapazitätsziel von 120 Bewegungen / Stunde wird bei dieser Variante erreicht. Der Flächenbedarf würde sich auf 216ha zuzüglich 4,8ha auf dem Gelände belaufen. Der Waldverbrauch beträgt 162 ha Bannwald.

Nach heutigem Erkenntnisstand bietet diese Bahnvariante die bestmögliche Relation von Aufwand und Nutzen sowohl in ökonomischer als auch in ökologischer Hinsicht. Die Fraport AG hat deshalb bereits im Rahmen der Mediation diese Lösung bevorzugt. Unabhängig davon bringen wir alle drei von der Mediationsrunde vorgeschlagenen Varianten in das Raumordnungsverfahren (ROV) ein.

© 2001 Fraport AG



Ausbau-Themen

- Warum Ausbau?
- Mediation
- Entlastung
- Ausbauvarianten
- Zeitplan
- Umweltschutz
- Wirtschaftsfaktor

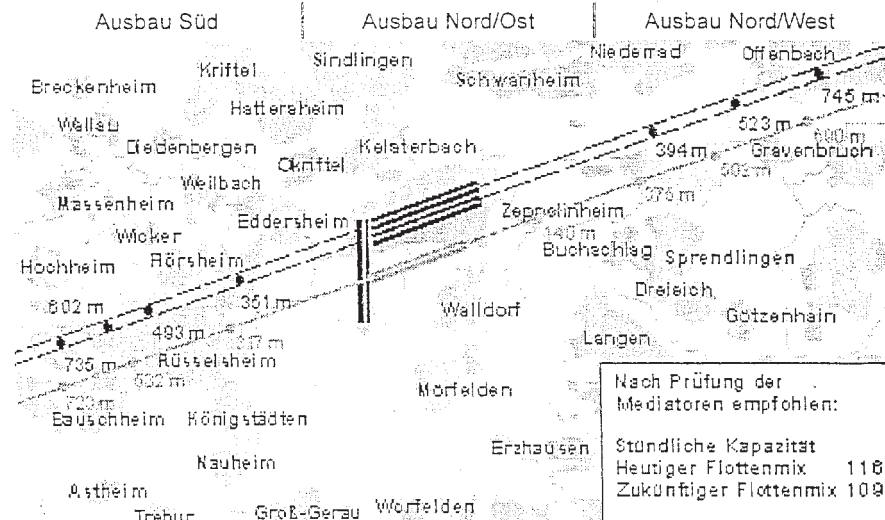
Zehn-Punkte-Programm

Infofon
0800-2345679

InfoMail

Schreiben Sie uns

Option Start- und Landebahn Süd



Ausbau

- Lande

Merkmale

Diese Bahn würde sowohl für Starts als auch für Landungen genutzt. Sie würde eine Länge von 3.600m und eine befestigte Breite von 60m aufweisen. Für beide Landerichtungen sind um 300m versetzte Schwellen vorgesehen. Der Abstand zur bestehenden Südbahn würde mindestens 1.925m betragen, was unabhängige parallele Anflüge ermöglichen würde.

Ausstattung

Im Abstand von 200m ist eine Parallelrollbahn vorgesehen. Sowohl Start- und Landebahn als auch die Parallelrollbahn sind durch Schnellabrollwege miteinander verbunden.

Die Rollwege sind im Westen direkt mit der vorhandenen Rollbahn "W" verbunden, während im östlichen Bereich ein Rollweg über die jetzige US-Air Base zur bestehenden Rollbahn "S" geführt wird.

Auf der neuen Start- und Landebahn soll Allwetterflugbetrieb ermöglicht werden, so dass wie auch beim gegenwärtigen Parallelbahnsystem Anflüge nach der ILS-Kategorie IIIb durchgeführt werden können.

Lage

Das Gelände für diese Ausbauvariante liegt südlich des bestehenden Parallelbahnsystems z.T. auf dem Gebiet des Mark- und Gundwaldes.

Fazit

Das angestrebte Kapazitätsziel von 120 Bewegungen / Stunde wird unter Zugrundelegung eines zukünftigen Flottenmixes bei dieser Variante nicht erreicht. Der Flächenbedarf würde sich auf 288ha plus 6ha auf dem Gelände belaufen. Der Waldverbrauch würde bei dieser Variante 292ha Bannwald betragen.

© 2001 Fraport AG

011

Anlage 3 zur Vorlage SV 1/791 vom 08.01.2002

Entwurf einer Stellungnahme an das Regierungspräsidium Darmstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

die vorliegende Planung birgt, trotzdem sie eine Fülle von Aspekten untersucht und beleuchtet, unseres Erachtens nach für eine ausreichende Beurteilung hinsichtlich der Auswirkungen auf die Stadt Bad Homburg noch verschiedene Unklarheiten und Defizite wie z. B.

- fehlende bzw. unzureichende Untersuchungen zu den Auswirkungen auf die seit ca. 30 Jahren bestehende Abflugroute „07/N“ (Anzahl der Flüge, Flughöhen, Lärm usw.),
- fehlende Optimierungen bestehender Routen, insbesondere der bestehenden Abflugroute „07/N“, im Sinne von „minimum noise routes“,
- fehlende Fortführung hinsichtlich der Schadstoffbetrachtungen in die Gemarkung Bad Homburg,
- fehlende Aussagen zu Auswirkungen auf den Status „Kur“ der Kurstadt Bad Homburg, die im übrigen an manchen Stellen in der Aufzählung der Kurstädte fehlt,
- unzureichende Berücksichtigung und Darstellung der Auswirkungen auf die wichtigen Erholungsgebiete im Vorder-Taunus/Taunus (auch Regionalpark in diesem Bereich),
- fehlende verbindliche Aussagen zu den Nachtflugregelungen, die auch auf die Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr ausgedehnt werden sollten.
- fehlende Aussagen dazu, ob mit der Planung die Ausbaugrenzen endgültig erreicht sein werden.

Ganz besonders wichtig ist dabei die Berücksichtigung der für den Kurstatus entscheidenden Maßstäbe hinsichtlich der relevanten Immissionen, deren Werte demgemäß max. 60 % der Langzeitgrenzwerte betragen dürfen.

Der Magistrat der Stadt Bad Homburg kann der vorgelegten Planung nur unter dem Vorbehalt zustimmen, dass diese Unklarheiten und Defizite zweifelsfrei ausgeräumt oder behoben werden und die Bewertung positiv ist.

Wir bitten, dies im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Wolters
Oberbürgermeister

Fachbereich Stadtplanung (61)			
30. Nov. 2001			
010	61.1	61.2	3
61.4	61.5		

Kur- und Kongreß-GmbH · Postfach 1845 · 61288 Bad Homburg v. d. Höhe

Magistrat der Stadt Bad Homburg
Fachbereich Stadtplanung
Herrn Jürgen Hölz
Rathaus, Rathausplatz 1

D-61348 Bad Homburg v. d. Höhe

Kur- und Kongreß-GmbH
Bad Homburg v. d. Höhe

Postfach 1845
61288 Bad Homburg v. d. Höhe
Kaiser-Wilhelms-Bad im Kurpark
61348 Bad Homburg v. d. Höhe

Fremdenverkehrsbüro im Kurhaus
Louisenstraße 58
61348 Bad Homburg v. d. Höhe

Telefonzentrale: (06172) 178-0

Telefax

Kurdirektion: (06172) 178-158

Fremdenverkehrsbüro: (06172) 178-118

<http://www.bad-homburg.de>

info@bad-homburg.de

Telefon direkt: (06172) 178-

29. November 2001/485-01/PB-uh

Raumordnungsverfahren nach dem Hessischen Landesplanungsgesetz für den Ausbau des Flughafen Frankfurt/Main

Sehr geehrter Herr Hölz,

ich beziehe mich auf Ihr Schreiben vom 16.11.01 und nehme hierzu wie folgt Stellung:

Die Begriffsbestimmungen und Qualitätsstandards für die Prädikatisierung von Kurorten, Erholungsorten und Heilbrunnen sind auf der Basis der gesetzlichen Vorgaben vom Deutschen Heilbäderverband e. V. am 13.10.1998 aktualisiert in der 11. Auflage herausgegeben worden.

Danach gilt für die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens in Frage kommenden Emissionen folgendes:

1. Lärmschutz

Hier wird den Kurortkommunen die Sorge dafür aufgetragen, daß Lärmemissionen auf Grund einer entsprechenden Bauleitplanung und anderer gemeinderechtlicher Vorschriften zum Wohl der Patienten und Erholungsgäste auf ein verträgliches Mindestmaß beschränkt werden. Dies betrifft vor allem normalen Alltagslärm, Lärm durch Gewerbebetriebe und Baulärm. Weitere Regelungen betreffen die in der Gemeinde eingesetzten Geräte und Fahrzeuge. Eine Verantwortung für Lärmquellen, die nicht von der Gemeinde beeinflusst werden können (z.B. Fluglärm), wird den Gemeinden nicht aufgetragen.

2. Luftqualität

Die Luftqualität ist beeinträchtigt von dem Gehalt unerwünschter Beimengungen in der Umgebungsluft. Eine unerwünschte Luftbelastung im Sinne dieser Bestimmungen ist gegeben, wenn in Luftbeimengungen in der Umgebungsluft in solcher Konzentration oder zeitlicher Dauer vorliegen, daß für den Kurpatienten und Kurgast eine therapeutisch notwendige Entlastung von den Emissionsverhältnissen der Großstädte und Ballungsräume nicht mehr gewährleistet ist.

Die geforderte Entlastung setzt voraus, daß die gesetzlich festgesetzten Langzeitgrenzwerte zum Schutz der Allgemeinbevölkerung vor Gesundheitsgefahren in der Regel in allen Bereichen des Kurortes zu weniger als 60% ausgeschöpft sind (Vorsorgewert).

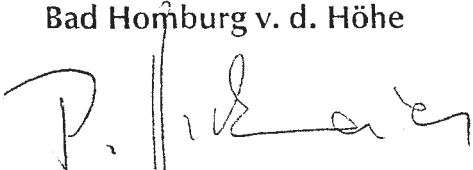
Da bis dato nicht bekannt ist, in welchem Maß durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens die Luftqualität über Bad Homburg zusätzlich belastet werden kann, kann unsererseits hierzu keine Aussage getroffen werden. Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß allerdings jede Verstärkung des Flugbetriebes zusätzliche Belastungen für die Luftqualität mit sich bringt.

Wir empfehlen auf der Basis der Ihnen sicher vorliegenden amtlichen Richtwerte durch geeignete Messverfahren den status quo zu erfassen und in der Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren festzuhalten, daß eine Mehrung der Belastung der Luftqualität 60% der amtlichen Richtwerte nicht überschreiten dürfe, wenn nicht die Prädikatisierung des Kurortes Bad Homburg gefährdet werden sollte.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Aussagen gedient zu haben. Die uns überlassenen Akten reiche ich zurück.

Mit freundlichen Grüßen

Kur- und Kongreß-GmbH
Bad Homburg v. d. Höhe



Peter P. Bruckmaier
Geschäftsführer

Erklärungen der Mediatoren zu den Ausbauvarianten

Die Mediationsgruppe wollte keine Empfehlung für eine bestimmte Ausbauvariante geben. Sie war jedoch damit einverstanden, dass die Mediatoren hinsichtlich der Varianten ihre Schlussfolgerungen aus den Arbeitsergebnissen der Mediation ziehen. Die Mediatoren sind zu folgendem Ergebnis gekommen:

- Die so genannte Atlanta-Variante weist die höchsten Belastungen für Mensch und Ökosysteme auf und führt zu weitaus höheren Kapazitäten als die FAG für erforderlich hält. Diese Variante wird deshalb nicht empfohlen.
- Die Variante unter voller Integration des Flugplatzes Erbenheim in die Drehscheibe Frankfurt würde zu so erheblichen Problemen im Luftraum und der Logistik führen, dass diese Variante nicht empfohlen wird.
- Eine zusätzliche Nutzung des Flugplatzes Erbenheim als eigenständiger Flughafen ohne Integration in die Drehscheibe Frankfurt wäre zwar im Hinblick auf Waldverbrauch und Lärm weniger belastend als andere Varianten, löst aber die Kapazitätsprobleme des Flughafens nicht. Die Variante ist deshalb nicht zu empfehlen.

Damit verbleiben als Ausbauvarianten der Bau einer neuen Landebahn im Norden oder einer neuen Start- und Landebahn im Süden. Der Bau einer Start- und Landebahn im Süden wurde erst mit der Aufgabe der Air Base durch die US-Air Force möglich. Beim Vergleich dieser Nord- und Süd-Varianten stellen die Mediatoren fest:

- Die beiden Varianten im Norden sind in ihren Auswirkungen sowohl im Hinblick auf den Waldverlust als auch auf die Lärmbelastung vergleichbar. Allerdings ergibt sich bei einer Detailbetrachtung eine leichte Präferenz für einen Ausbau im Nordwesten.
- Der Bau einer neuen Start- und Landebahn im Süden muss mit dem Rückbau der Startbahn West verbunden werden. Hierdurch ergibt sich ein geringerer Waldverbrauch als beim Bau einer Nordbahn.
- Beim Betrieb einer Start- und Landebahn im Süden wäre nach den derzeit vorliegenden Berechnungen eine deutlich höhere Zahl von Menschen relativ hohen Dauerschallpegeln ausgesetzt. Bisher nicht belastete Gebiete wären von Fluglärm neu betroffen, andere Gebiete würden durch den Rückbau der Startbahn West entlastet.
- Alle Varianten sind im Hinblick auf Lärmvermeidung und -verminderung noch optimierbar. Den Mediatoren erscheinen aber die bei der Südbahn erzielbaren Optimierungspotenziale am größten.
- Die Mediatoren halten die Südvariante auch deshalb weiter für beachtenswert, weil sie mehr als alle anderen Varianten Optionen für eine langfristige und flexible Entwicklung des Flughafens offen hält, zum Beispiel für eine Nutzung von Erbenheim.

Der Rückbau der Startbahn West und die Weichenstellungen für eine langfristige Entwicklung erfordern politische Grundsatzentscheidungen.

Geht es nur um Fluglärm?

Flugzeuge verursachen auch am Boden Lärm. Flughafenbezogener Bodenlärm umfasst Triebwerksstandläufe, Rollverkehre und sonstige Lärmquellen am Flughafen. Nicht eingeschlossen ist der Lärm durch Start- und Landevorgänge (inkl. des Rollverkehrs auf den Start- und Landebahnen) – dieser gehört zum Fluglärm⁶⁰. Flughafenbezogener Bodenlärm kann lokal zu hohen Belastungen führen, für die nach Auffassung der Mediationsgruppe die TA Lärm eine gute Beurteilungsgrundlage bietet⁶¹.

Flugverkehr zieht Autoverkehr nach sich: Pendler, Fluggäste, Besucher und Frachttransporte erzeugen in der Umgebung des Flughafens zusätzlichen Lärm. Auch dieser Frage ist die Mediationsgruppe nachgegangen⁶².

Lässt sich Fluglärm mit anderem Verkehrslärm vergleichen?

Fluglärm wird aufgrund seiner akustischen Eigenschaften im direkten Vergleich mit dem Lärm des Schienen- und Straßenverkehrs als sehr unangenehm empfunden. Im Rahmen der Anhörung zur Lärmwirkungsforschung wurde von einem Malus gesprochen, der beim Vergleich mit Straßen- und Schienenlärm dem Fluglärm anzulasten sei⁶³.

Wie lässt sich die Gesamtlärmbelastung beurteilen?

Die Menschen in der Umgebung eines Flughafens sind mehreren Lärmquellen ausgesetzt, die sich in der Belastung und in der Belästigung addieren können. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz fordert in derartigen Fällen in § 47a die Kommunen dazu auf, Lärmminde- rungsplanungen zu erstellen. Die dort vorgegebene Methodik erlaubt es, die Lärmbelastungen zu überlagern und Bereiche mit besonderen Lärmkonflikten zu identifizieren. Die Mediationsgruppe ist der Auffassung, dass dieses Instrumentarium in der Umgebung des Flughafens genutzt werden sollte.

Sollte Fluglärm „gebündelt“ oder „gestreut“ werden?

Zum Schutz von bestehenden Siedlungen sind die Flugverfahren so zu wählen, dass erhebliche Belästigungen und gesundheitliche Schädigungen der Menschen im Umfeld des Flughafens weitestgehend vermieden werden. Das bedeutet zuerst, dass Fluglärm abseits der Siedlungen auf so genannten „minimum noise routes“ zu bündeln ist, wo keine Menschen unzumutbar belastet werden können. Auf die Einhaltung dieser optimierten Flugpfade ist besonders zu achten.

⁶⁰ Siehe das Ergebnispapier zu Ö6 vom 14.1.2000.

⁶¹ Obermeyer Planen und Beraten, München: „Landebahn Nord des Flughafens Frankfurt Main. Rolllärmuntersuchung für die Varianten 9a und 9b“, München 1999. Gutachten im Auftrag der FAG, begleitet von der Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt. [Ö6] Sowie Ergebnispapier „Bodenlärm“ vom 14.01.2000.

⁶² Arbeitsgemeinschaft Durth Roos Consulting und Frank & Stete: „Bodengebundener Verkehr“, Gutachten im Auftrag der Mediationsgruppe. [V14]

⁶³ Für diesen Malus wurden im Rahmen der Anhörung vom 5.10.1999 Werte von 5 dB(A), als Einzelmeinung auch von 10 dB(A), genannt.