

Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main

Bestandsdokumentation/Datenrecherche zum Thema
Ö 14 ("Ökologische Funktionen")
und erster Beurteilungsansatz für einen Variantenvergleich

Ergänzungen zum Bericht vom Dezember 1999

erstellt für:
Arbeitskreis "Ökologie, Gesundheit und Soziales"

Bearbeitung:
Öko-Institut e.V.
Institut für angewandte Ökologie
Elisabethenstr. 55-57
64283 Darmstadt

Darmstadt, den 3. Januar 2000

Bestandsdokumentation zum Thema "Ökologische Funktionen" und
erster Beurteilungsansatz für einen Variantenvergleich (Konfliktanalyse)

Ergänzungen zum Bericht

1. Verhältnis der Rodungs-/Eingriffsflächen zu verbleibendem Waldgebiet

Aufgrund der Anfrage des AK "Ökologie, Gesundheit und Soziales" werden nachfolgend die Verhältnisse der Rodungs-/Eingriffsflächen zu den verbleibenden Waldgebieten im Bereich der "Waldvarianten" dargestellt. Das Verhältnis Eingriffsflächen zu den verbleibenden Waldbeständen ist natürlich von den jeweiligen Abgrenzungen des Umfeldes der Eingriffsflächen abhängig und liefert somit nur erste orientierende Aussagen.

Die Abgrenzung der Waldgebiete im Bereich/Umfeld der Eingriffsflächen erfolgt in erster Näherung anhand der Nutzungsstrukturen bzw. markanten Zerschneidungslinien (Autobahnen/Bundesstraßen). Freiflächen (Wiesen, Auenbereiche, Gewässer) innerhalb der Waldgebiete wurden dem Wald zugeordnet.

Die Flächenwerte wurde in einer ersten Abschätzung mit einem geographischen Informationssystem ermittelt.

Variante 9a (Nord/Ostlage)

Abgrenzung des Waldgebietes durch:

- B 43a im Westen
- Siedlungsflächen Frankfurt im Norden
- A 5 im Osten
- A 3 im Süden

Das o.g. Waldgebiet umfaßt eine Fläche von rd. 1.270 ha. Durch die Eingriffsfläche (kartographische Abgrenzung nach dem FAG-Kompendium) werden ca. 278 ha Wald (= ca. 22% des o.g. Waldgebietes) beansprucht. Südlich der Eingriffsfläche verbleibt eine Restwaldfläche von rd. 120 ha; nördlich der Eingriffsfläche von rd. 875 ha.

Variante 9b (Nord/Westlage)

Abgrenzung des Waldgebietes durch:

- Bahnlinie bzw. "Bereich für Industrie und Gewerbe" im Westen
- Siedlungsflächen Kelsterbach im Norden
- B 43a im Osten (ausgespart: Umspannwerk)
- A 3 im Süden

Das o.g. Waldgebiet umfaßt eine Fläche von rd. 560 ha (inkl. Staudenweiher). Durch die Eingriffsfläche (kartographische Abgrenzung nach dem FAG-Kompendium) werden ca. 216 ha Wald (= 39% des o.g. Waldgebietes) beansprucht. Die östlich bzw. westlich der Verbindungsrollbahn zum bestehenden Flughafengelände verbleibenden Restwaldfläche umfassen jeweils rd. 90 ha. Die Größe der nördlich der Eingriffsfläche verbleibenden Restwaldfläche beträgt rd. 175 ha.

Varianten 12 bis 14 (Südbahnen)

Abgrenzung des Waldgebietes durch:

- A 67 im Westen
- A 3 bzw. bestehendes Flughafengelände im Norden
- A 5 im Osten
- B 486 im Süden

Das o.g. Waldgebiet umfaßt eine Fläche von rd. 3.100 ha (inkl. Wasserflächen / Bereich für den Abbau oberflächennaher Lagerstätten östlich des Mönchhofdreiecks). Durch die Eingriffsfläche (kartographische Abgrenzung nach dem FAG-Kompendium) werden ca. 553 ha Wald (= 18 % des o.g. Waldgebietes) beansprucht. Zwischen bestehendem Flughafengelände und der Eingriffsfläche verbleibt eine ca. 390 bis 800 m breite Restwaldfläche mit einer Größe von rd. 175 ha. Östlich der Eingriffsfläche verbleibt bis zur A 5 eine rd. 60 ha große Waldfläche.

Variante	Abgrenzung durch	Gesamtfläche	Größe der Restbestände	Anteil Inanspruchnahme
9a	B 43 a (Westen), Siedlungsfläche Frankfurt (Norden), A 5 (Osten), A 3 (Süden)	1.270 ha	120 ha 875 ha	22 %
9 b	Bahnlinie bzw. Gewerbegebiet (Westen), Siedlungsfläche Kelsterbach (Norden), B43a (Osten), A 3 (Süden)	560 ha	90 ha 90 ha 175 ha	39 %
12	A 67 (Westen), A 3 bzw. Flughafen (Norden), A 5 (Osten), B 486 (Süden)	3.100 ha	175 ha 60 ha 2.330 ha	18 %
13, 14			175 ha 60 ha 2.600 ha	8 %

2. Flächennutzung zwischen den beiden Start-/Landebahnen bei der ATLANTA-Variante

Wie auf S. 1/4 der Bestandsdokumentation ausgeführt, kann zwischen den beiden Südbahnen bei der ATLANTA-Variante kein Wald erhalten bleiben (Auskunft der FAG vom 08.12.1999). Die Flächen zwischen den beiden Südbahnen müssen nach Auskunft der FAG vom 21.12.1999 frei bleiben (Grasland); Gehölzpflanzungen sind nicht möglich (Sichtbeziehung).

Für die Variante 12 (ATLANTA) ist im FAG-Kompendium ein größerer Eingriffsraum dargestellt, als er sich aus zwei „Randzonen“ mit je 600 m Breite gemäß Hindernisrichtlinie (siehe Anhang) ergeben würde. Die (zusätzliche) Fläche zwischen den Südbahnen ergibt sich aus der Anforderung eines unabhängigen Betriebes der beiden Bahnen (mündliche Auskunft FAG vom 03.01.2000) und kann mit rd. 60 ha abgeschätzt werden.

3. Länge der Start-/Landebahn Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim

Bestandsdokumentation/Konfliktanalyse (Stand: 10. Dezember 1999)

In der Bestandsdokumentation/Konfliktanalyse (Stand: 10. Dezember 1999) wurde die Varianten unter Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim in folgender Weise berücksichtigt:

- FAA - Variante 11A - Frankfurt mit Nutzung zukünftiger Flugsicherungstechnologien (z.B. PRM) und Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim (Ausbau auf 2.800 m)
- FAA - Variante 11B - Frankfurt mit Nutzung zukünftiger Flugsicherungstechnologien (z.B. PRM) und Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim (Um-/Ausbau bestehende Start-/Landebahn mit 2.152 m)
- FAA - Variante 14 - Südliche Parallelbahn (4.000 m) und Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim (Um-/Ausbau bestehende Start-/Landebahn mit 2.152 m)

Einbezug Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim im Mediationsverfahren

Im Rahmen des Mediationsverfahrens sollen nur Varianten unter Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim (Varianten 11 und 14) mit einer Ausbaulänge von jeweils 2.800 m betrachtet werden.

Dies bedeutet, daß sich die Varianten 11 und 14 wie folgt darstellen:

- Variante 11a - Flughafen Frankfurt und Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim (Ausbau auf 2.800 m)
- Variante 14 - Südliche Parallelbahn (4.000 m) und Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim (Um-/Ausbau bestehende Start-/Landebahn auf 2.800 m)

Beurteilung

Die Variante 11A wurde bereits in der Bestandsdokumentation/Konfliktanalyse (Stand: 10. Dezember 1999) betrachtet.

Durch die Erweiterung der Bahnlänge am Standort Erbenheim von derzeit 2.152 m auf 2.800 m sind insbesondere folgende Konflikte verbunden:

- zusätzliche Flächeninanspruchnahme von rd. 152 ha ¹
- Inanspruchnahme von Flächen die als "Bereiche zur Erhaltung eines sehr hohen Ertragspotentials des Bodens ausgewiesen sind (Landschaftsrahmenplan, Entwurf 1998)
- Lage der Erweiterungsfläche im Landschaftsschutzgebiet

Insbesondere durch die o.g. Konflikte stellt sich die Variante 14 unter Ausbau des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim mit einer Bahnlänge von 2.800 m ungünstiger dar, als die im Bericht vom 10. Dezember dargestellte Ausbauvariante 14 (Variante 13 + Nutzung Erbenheim mit 2.152 m).

Für die übrigen Aussagen des Berichtes vom 10. Dezember 1999 ist dies nicht von wesentlicher Bedeutung.

¹ 152 ha = neu beanspruchte Fläche (Fläche außerhalb bestehenden Flugplatzgeländes) innerhalb des im FAG-Kompodium abgegrenzten Eingriffsraumes; nördlicher Teil des Flugplatzgeländes liegt außerhalb der Eingriffsfläche; Vorfeld umfaßt ca. 40 ha

4. Auszug aus der "Richtlinie über die Hindernisfreiheit für Start-/Landebahnen auf Verkehrsflughäfen vom 19.8.1971 (VkBl. S. 464)

wesentlich ist: _____

- Die Randzone umgibt den Streifen einer Start- und Landebahn gleichmäßig und bildet ein Rechteck mit der Breite von 600 m und der Länge der Start- und Landebahn zuzüglich 2 x 900 m
- seitlich der Bahnachse sind jeweils 150 m hindernisfrei zu halten, danach Gehölzpflanzungen im Verhältnis 1:10 möglich (10 Höhenmeter auf 100 m Entfernung) (siehe Querschnitt)
- vor Kopf der Bahn sind 300 m hindernisfrei zu halten, danach sind Gehölzpflanzungen im Verhältnis 1:50 möglich (2 Höhenmeter auf 100 m Entfernung) (gilt für Anflugfläche, soll aber beidseits angesetzt werden, da ein Anflug aus beiden Richtungen möglich sein soll) (siehe Längsschnitt Richtlinie im Anhang)

Anhang: Auszug aus der "Richtlinie über die Hindernisfreiheit für Start-/Landebahnen auf Verkehrsflughäfen vom 19.8.1971