

Ausbau Flughafen Frankfurt Main

C

Gutachten G1 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Anhang III.10.1: Fotomontagen für das Schutzgut Landschaftsbild

Frankfurt, 08.09.2004

Ausbau Flughafen Frankfurt Main

C

Gutachten G1 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Anhang III.10.1: Fotomontagen für das Schutzgut Landschaftsbild

ARGE BAADER-BOSCH: Baader Konzept GmbH

Bosch & Partner GmbH



Auftraggeber: Fraport AG
60547 Frankfurt/Main

Auftragnehmer: ARGE BAADER-BOSCH:

91710 Gunzenhausen

Baader Konzept GmbH
www.baaderkonzept.de

Weißburger Straße 19
91710 Gunzenhausen
Tullastraße 11
68161 Mannheim

Bosch & Partner GmbH
www.bosch-partnergmbh.de

Schaeferstraße 18
44623 Herne
Josephspitalstraße 7
80331 München
Lister Damm 1
30163 Hannover

Projektleitung und Qualitätssicherung:

Dipl.-Ing. Dr. Paul Baader
Dipl.-Ing. Klaus Müller-Pfannenstiel
Dipl.-Ing. Dr. Günther Kunzmann

Bearbeiter:

Baader Konzept GmbH:
Dipl.-Ing. Dr. Heinrich Bachmann
Dipl.-Ing. (FH), LA Birgit Feichtinger
Dipl.-Biol. Klaus Herden
Dipl.-Biol. Dietmar Herold
Dipl.-Ing. (FH) Katrin Kollmar
Bauzeichner Sabine Krause
Dipl.-Biol. Manfred Kronenthaler
Dipl.-Ing. Forstw. (FH) Jürgen Kußberger
Bauzeichner Hans Laux
Dipl.-Ing. Michael Lehmann
Dipl.-Biol. Dr. Horst Marthaler
Dipl.-Geogr. Stefan Meißner
Dipl.-Geogr. Claudius Schaar
Dipl.-Ing. Martin Schaefer
Dipl.-Geogr. Harald Schulte
Dipl.-Biol. Dr. Wieland Steigner
Bauzeichner Karin Weberndörfer

Bosch & Partner GmbH:
Dipl.-Geogr. Dr. Stefan Balla
Dipl.-Ing. (FH) Christoph Bäumer
M.A. Sybille Böge
Dipl.-Geogr. Jörg Borkenhagen
Dipl.-Ing. Ellen Egbert
Dipl.-Ing. Dr. Norbert Feldwisch
Dipl.-Ing. Julia Groenewold
FAss. Wolfgang Herzog-Böge
Dipl.-Geogr. Andrea Hoffmeier
Dipl.-Ing. (FH) Annette Kamps
Dipl.-Ing. (FH) Heike Kempf
Dipl.-Ing. Sonja Pieck
Dipl.-Geogr. Rudi Sigl
Dipl.-Ing. Thomas Swaton
Dipl.-L.-Ökolog. Margret Thedieck

	Inhalt	Seite
1	Einleitung	7
2	Methodik	8
3	Ergebnis	12

1 Einleitung

In dem für das Schutzgut Landschaft betrachteten Untersuchungsraum bestehen weiträumige Sichtbeziehungen in erster Linie in den offen strukturierten Bereichen wie dem Talraum Main, den Offenlandbereichen bei Eddersheim und Okriftel, den Ackerflächen südöstlich Kelsterbach, im Bereich der Hochspannungstrassen sowie der Grünlandflächen des Mönchbruchs und des Auenbereichs des Gundbachs. Weitere Sichtbeziehungen ergeben sich zu den Ortsrändern von Eddersheim, Okriftel und Hattersheim sowie von den zum Flughafen Frankfurt Main gehörenden Aussichtspunkten.

Durch das geplante Vorhaben sind Beeinträchtigungen der bestehenden Sichtbeziehungen möglich, da sowohl die neue Landebahn Nordwest als auch die Gebäude / Hochbauten im Ausbaubereich Süd als störende Elemente in der Landschaft wahrgenommen werden könnten. Um beurteilen zu können, in welchem Ausmaß Beeinträchtigungen der bestehenden Sichtbeziehungen zu erwarten sind, wurden Fotomontagen erstellt, die aus der Perspektive des Betrachters die Lage der Landebahn im Kelsterbacher Wald sowie den Ausbaubereich Süd simulieren.

2 Methodik

Nachfolgende Fotomontagen zeigen das geplante Vorhaben zunächst aus der Vogelperspektive. Mit ihrer Hilfe wurden Punkte festgelegt, an denen Störungen von Sichtbeziehungen zu erwarten sind bzw. von denen das geplante Vorhaben voraussichtlich sichtbar sein wird und somit als störend empfunden werden könnte. Die ausgewählten Punkte sind entweder exponiert oder liegen innerhalb gut einsehbarer Offenlandbereiche und ermöglichen daher weiträumige Sichtbeziehungen. Somit ist zu erwarten, dass das Vorhaben zu sehen sein wird von:

1. der Eddersheimer Schleuse und dem Offenlandbereich Mainaue mit Blickrichtung Landebahn Nordwest und Hauptbefeuerung,
2. der Fußgängerbrücke über die BAB A 3 mit Blickrichtung Landebahn Nordwest und Rollbrücken,
3. den Offenlandbereichen südöstlich Kelsterbach mit Blickrichtung Landebahn Nordwest.
4. dem Aussichtspunkt an der Startbahn West mit Blickrichtung auf den Ausbaubereich Süd.

Die Störung der Sichtbeziehungen von der Fußgängerbrücke über die BAB A 5 in Richtung Ausbaubereich Süd stellt keine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar, da der geplante Ausbau auf dem bestehenden Flughafengelände, d.h. innerhalb der Raumeinheit Flughafen vorgesehen ist, welche beim Schutzgut Landschaft nicht weiter betrachtet wird.

Eine Störung von Sichtbeziehungen in den Offenlandbereichen bei Eddersheim und Okriftel, den Grünlandflächen des Mönchbruchs und des Auenbereichs des Gundbachs konnte durch mehrfache Geländebegehungen ebenfalls ausgeschlossen werden. Aufgrund der Entfernung vom Vorhaben sind hier keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

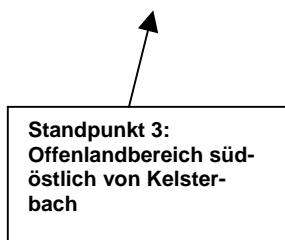
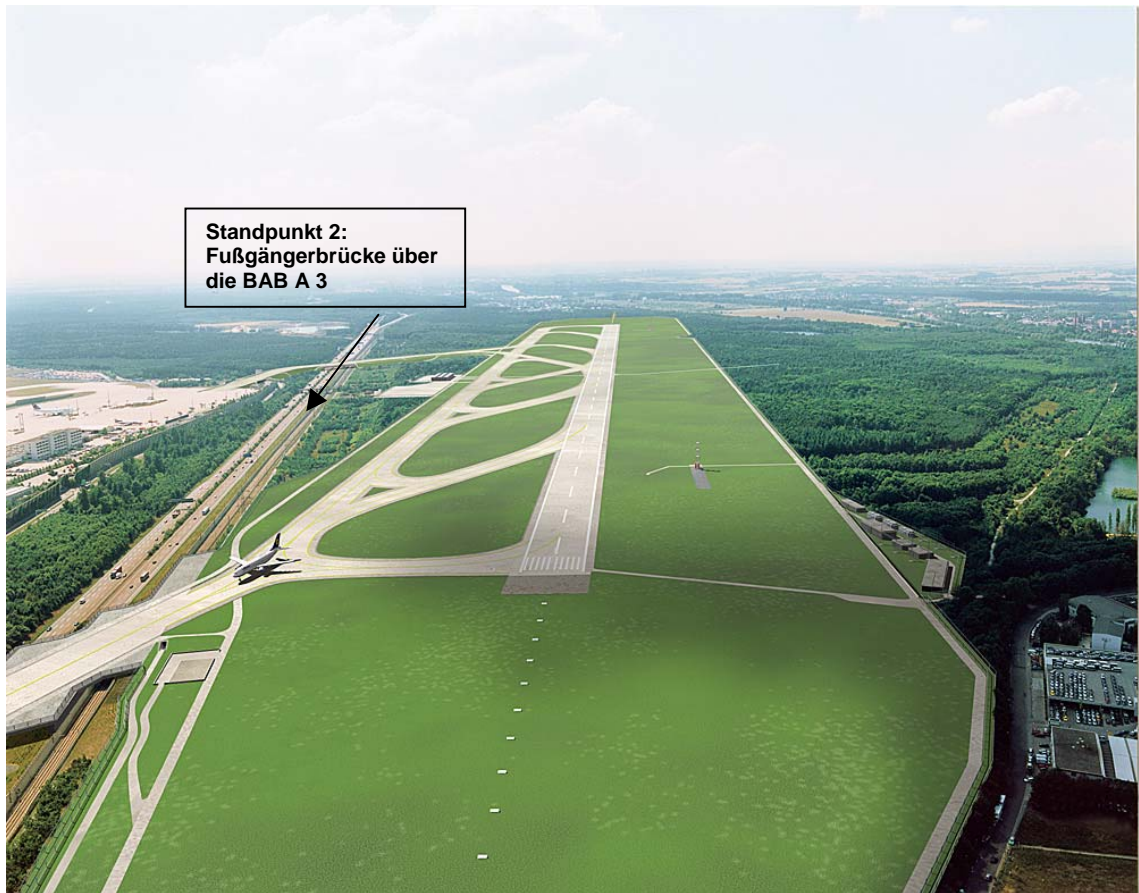
Die verbleibenden oben genannten Sichtbeziehungen sind auf den nachfolgenden Fotomontagen eingetragen und in die weitere Betrachtung eingestellt worden.

Aufsicht auf die geplante Landebahn Nordwest von Nordwesten

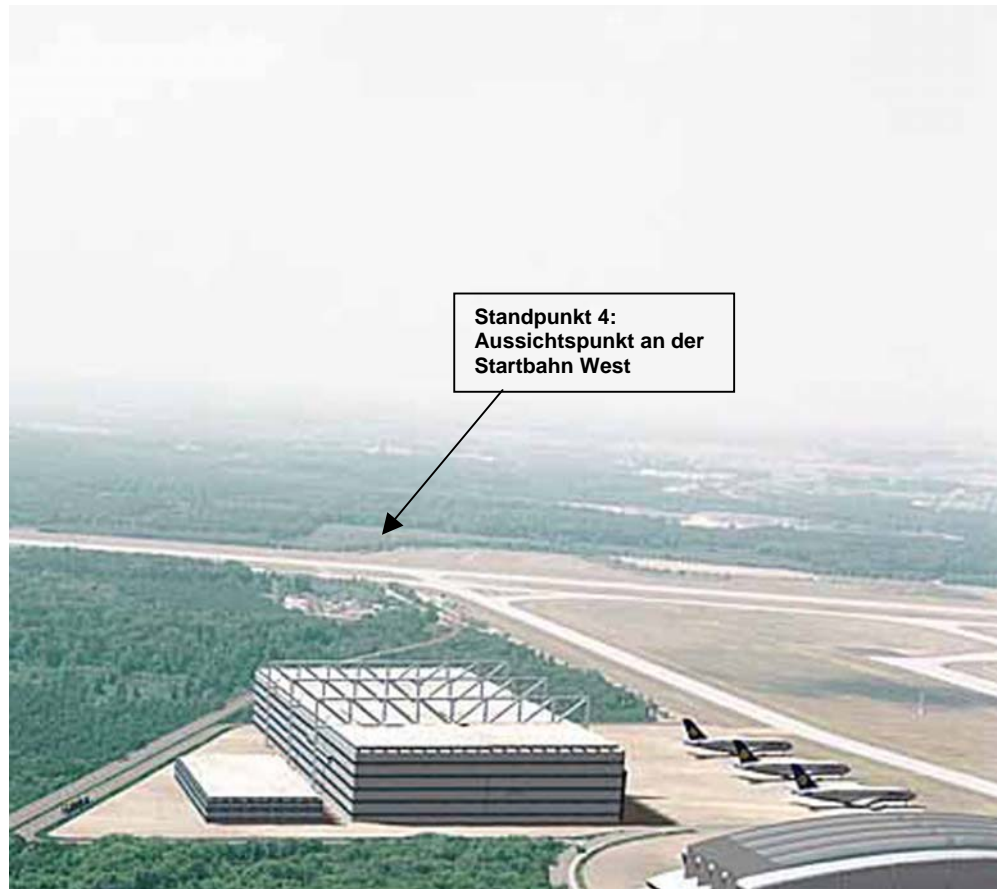


Standpunkt 1:
Eddersheimer Schleu-
se / Offenlandbereich
Mainaue

Aufsicht auf die geplante Landebahn Nordwest von Nordosten



Aufsicht auf den geplanten Ausbaubereich Süd (Neues Tor)



Für die o.g. Standpunkte erfolgte eine Fotomontage aus der Perspektive des Betrachters. Anhand des Gesamtplanes des Flughafens zum Ausbau 2015, der technischen Planungen sowie anhand von Farbfotos (Sommer 2003) wurde ermittelt, ob sich von den Fotostandorten Veränderungen im Landschaftsbild abzeichnen würden, wenn der Ausbau realisiert würde. Hierzu wurden die Fotos zunächst digitalisiert. Anschließend wurden die Landschafts- und Architekturdetails, die sich durch die vorgesehene Baumassnahme verändern würden, anhand der vorliegende technischen Daten als 3D-Objekte „originalgetreu“ in das Ursprungsmotiv integriert.

3 Ergebnis

Standpunkt 1: Eddersheimer Schleuse / Offenlandbereich Mainaue - Ist-Zustand



Das Foto zeigt, dass das geplante Vorhaben von der Eddersheimer Schleuse aus nicht sichtbar sein wird. Es wird zum Einen durch bestehende Vegetationsstrukturen (Baumreihe) verdeckt, zum Anderen wird aufgrund der Entfernung und des der Landebahn vorgelagerten Gehölzstreifens keine Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen erfolgen. Gleiches gilt für die Blickbeziehungen aus der Mainaue heraus. Weder die Hauptbefeuerungsanlage noch die Landebahn Nordwest werden zu sehen sein. Auf eine Montage des Vorhabens wurde daher verzichtet.

Standpunkt 2: Fußgängerbrücke über die BAB A 3 - Ist-Zustand und Planfall



Standpunkt 3: Offenlandbereich südöstlich von Kelsterbach - Ist-Zustand und Planfall



Standpunkt 4: Aussichtspunkt an der Startbahn West



Standort 2:

Die Störung der Sichtbeziehungen innerhalb des linearen Elements „Hochspannungsschneise“ durch die Anlage der Rollbrücken und der Landebahn erfolgt nur im unmittelbaren Nahbereich der Rollbrücken. Ansonsten werden die baulichen Anlagen von den bestehenden Vegetationsstrukturen verdeckt.

Die Fotos zeigen, dass auch von der Fußgängerbrücke über die BAB A 3 (exponierter Standort) die Veränderungen der Landschaft durch das geplante Vorhaben kaum wahrzunehmen sind. Nur bei genauer Betrachtung kann man auf dem zweiten Foto, das den Planfall darstellt, die Rollbrücke über die BAB A 3 erkennen (vgl. Pfeildarstellung). Weiterhin fällt bei genauem Betrachten auf, dass die Hochspannungsmasten / -leitungen im hinteren Bildteil verschwinden (vgl. Pfeildarstellung). Die Fotomontage dokumentiert, dass in dem Bereich keine erhebliche Beeinträchtigung durch die Störung von Sichtbeziehungen zu erwarten ist.

Standort 3:

Aus den Offenlandbereichen südöstlich Kelsterbach ist das Vorhaben nicht sichtbar. Die Fotos zeigen, dass lediglich der Wegfall der Hochspannungsmasten und -leitungen als Veränderung in der Landschaft wahrnehmbar wird. Dies wird vom Betrachter eher als positiv empfunden. Ansonsten wird das Vorhaben durch bestehende Vegetationsstrukturen vollständig verschattet. Es findet keine erhebliche Beeinträchtigung durch die Störung von bestehenden Sichtbeziehungen statt.

Standort 4:

Ein Vergleich der Ist-Situation mit dem Prognosenußfall zeigt, dass die A380-Werft sowie die CCT-Halle deutlich zu sehen sind. Für das Landschaftsbild relevant ist die A380-Werft, da diese außerhalb des derzeitigen Flughafengeländes liegt. Sie ist jedoch ausschließlich vom Aussichtspunkt zu sehen und wird ansonsten durch den bestehenden Waldbestand verschattet. Außerhalb des Aussichtspunktes findet daher keine Beeinträchtigung durch eine Störung bestehender Sichtbeziehungen statt.

Das Foto zeigt weiterhin, dass im Planfall die Gebäudeteile / Hochbauten im Ausbaubereich Süd vom exponierten Aussichtspunkt an der Startbahn West nicht zu sehen sind. Die geplanten Bauelemente des Planfalls werden durch vorhandene Vegetationsstrukturen (Wald) und bestehende Gebäude (CCT, A380-Werft des Prognosenußfalls) vollständig verdeckt.

Eine erhebliche Beeinträchtigung von bestehenden Sichtbeziehungen würde im Bereich des Aussichtspunktes auch bei Sichtbarsein der geplanten Gebäude nicht vorliegen, da der Aussichtspunkt dazu dient, den Flughafen, seine Gebäude und den Flugverkehr für den Betrachter sichtbar und erlebbar zu machen, so dass weitere Gebäude vom Betrachter nicht als störend empfunden würden. Es liegt demnach keine erhebliche Beeinträchtigung durch die Störung von Sichtbeziehungen vor.

Fazit:

Bei dem geplanten Vorhaben ist bezogen auf die Störung von Sichtbeziehungen beim Schutzgut Landschaft nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Zum Teil erfolgt vielmehr sogar eine leichte Aufwertung bestehender Sichtbeziehungen, da vorhandene störende Elemente wie Hochspannungsmasten und -leitungen im Zuge des Ausbaus des Flughafens entfernt werden.