

# Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0176/2005

**Abteilung:** Stadtplanung

**Bearbeiter/in:** Frau Trojan, Kerstin

**Haushaltswirksamkeit:**  nein  ja, bei Hhst.

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Bau- und Planungsausschuss	28.09.2005	öffentlich	Mitberatung
Umweltausschuss	28.09.2005	öffentlich	Mitberatung
Stadtrat	06.10.2005	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

**Betreff:** Stellungnahme der Stadt Speyer zum Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Speyer

## Beschlussempfehlung:

Dem Stadtrat wird folgende Beschlussfassung empfohlen:

Die Stadt Speyer stimmt der zur Planfeststellung beantragten Verlängerung der Start- und Landebahn mit dazugehörigem Rollweg, sonstigen Flugbetriebsflächen und Anlagen der technischen Ausrüstung, Hochbauflächen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der Umlegung der Kreisstraße K3 und der Joachim-Becher-Straße zu, sofern die angeführten Forderungen und Hinweise berücksichtigt werden.

Zentrale Forderungen sind dabei:

- Eine Zunahme des Nachtflugbetriebs muss vermieden werden. Nachtflüge sind auf das absolut notwendige Maß zu beschränken.
- Die Eingriffe in den Gehölzbestand des Auwaldes müssen auch in den Folgejahren nur nach differenzierter Einzelfallprüfung auf das unabdingbare Maß beschränkt werden. Es soll ein differenziertes Monitoring-Programm festgeschrieben werden.
- Ein gesonderter Mietvertrag bezüglich der für die Flugplatzerweiterung benötigten Flächen, der sich an dem Preis des derzeit zwischen der FSL GmbH und der FSG GmbH bestehenden Mietvertrages orientiert, wird ausgefertigt.
- Die FSL GmbH wird verpflichtet bei den Landegebühren darauf hinzuwirken, dass nicht lärmgeminderte Maschinen deutlich höhere Gebühren zu zahlen haben.

Weitere Forderungen und Hinweise werden in der Beschlussvorlage genannt.

## Begründung:

### Anlass und Verfahren:

Der Flugplatz Speyer / Ludwigshafen GmbH (FSL) hat bei dem Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland Pfalz, Referat Luftverkehr, Hahn einen Antrag auf Planfeststellung für die Verlängerung der vorhandenen Start- und Landebahn gestellt. Der Ausbau des Flugplatzes wird erforderlich um den europaweiten Anforderungen an Luftfahrzeuge im gewerblichen Betrieb (JAR-OPS 1) zukünftig gerecht zu werden.

Nach dieser Richtlinie sind die derzeitigen Start- und Landebahnstrecken von 889 m bzw. 1088 m nicht mehr ausreichend. Notwendig wird – nach Berücksichtigung der Anforderungen der Hindernisfreiheit - die Herstellung einer Startbahnlänge von 1.286 m sowie einer Landebahnlänge von 1.400 m. Damit entsteht eine Gesamtverlängerung der Start- / Landebahn um 511 m auf zukünftig 1.677 m.

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (PFV) ist die oben beschriebene Verlängerung der Start-/Landebahn mit dazugehörigem Rollweg, sonstigen Flugbetriebsflächen und Anlagen der technischen Ausrüstung, Hochbauflächen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Gleichzeitig wird die Umlegung der Kreisstraße K3 und der Joachim-Becher-Straße, die zugleich auch verlängert wird, beantragt.

Ein PFV wird erforderlich, da es sich gemäß Luftverkehrsgesetz um eine wesentliche Änderung der Anlage und des Betriebes des Flugplatzes handelt.

Das PFV ist ein öffentlich-rechtliches Genehmigungsverfahren, in dem das Vorhaben auf der Grundlage der vom Antragsteller eingereichten Unterlagen und Pläne unter Berücksichtigung sämtlicher öffentlicher und privater Belange durch die zuständige Behörde (Landesbetrieb Straßen und Verkehr, Hahn) geprüft wird. Dies schließt auch eine Prüfung der Umweltverträglichkeit ein.

Das PFV endet mit dem sogenannten Planfeststellungsbeschluss. Darin entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Zulässigkeit des Vorhabens.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist die Stadt Speyer von dem Landesbetrieb Straßen und Verkehr, Hahn aufgefordert worden, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen.

#### Vorangegangenes Raumordnungsverfahren:

Vor dem Planfeststellungsverfahren fand das Raumordnungsverfahren statt, bei welchem die Stadt bereits beteiligt wurde. Der Raumordnerische Entscheid der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd erging im Dezember 2003 (bekannt gemacht im Amtsblatt 008/2004 der Stadt Speyer am 30.01.2004) und beurteilte die nun im PFV beantragte Variante zur Verlängerung der Start-/Landebahn grundsätzlich als raumverträglich. Verknüpft mit dieser positiven Beurteilung waren jedoch verschiedene Maßgaben, Anregungen und Hinweise für das weitere Planungsverfahren, welche u.a. auch von der Stadt Speyer formuliert bzw. vorgegeben wurden.

#### Details und Umfang der Planunterlagen:

Hinsichtlich der Details der Planung wird auf die Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Der Planfeststellungsantrag der FSL, in der eine ausführliche zusammenfassende Darstellung der Planung (einschließlich Begründung) und aller Gutachten enthalten ist, wurde den Fraktionen in der Sitzung des Hauptausschusses am 14.07.2005 übergeben. Folgende Unterlagen wurden im Rahmen des PFV vom Vorhabenträger eingereicht:

- Planfeststellungsantrag und Technische Planung
- Entwässerungsplanung, Straßenplanung
- Lärmphysikalisches Gutachten
- Schalltechnische Untersuchung zur Verlegung der K3 und Verlängerung der Joachim-Becher-Straße
- Lärmmedizinisches Gutachten
- Technisches Luftverreinigungsgutachten
- NATURA-2000 Verträglichkeitsuntersuchung Vogelschutzgebiet Berghäuser und Lingenfelder Altrhein
- Natura-2000 Verträglichkeitsuntersuchung FFH-Meldegebiet "Rheinniederung Germersheim Speyer"
- Alternativenprüfung gem. § 34 BNatSchG
- Umweltverträglichkeitsstudie
- Landschaftspflegerischer Begleitplan

## **Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren** (Vorschlag der Verwaltung):

Die Stadt Speyer stimmt der zur Planfeststellung beantragten Verlängerung der Start- und Landebahn mit dazugehörigem Rollweg, sonstigen Flugbetriebsflächen und Anlagen der technischen Ausrüstung, Hochbauflächen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die aufgrund der Bestimmungen der JAR-OPS 1 für den gewerblichen Luftverkehr - und damit für den Geschäftsreiseflug – erforderlich wird, sowie der Umlegung der Kreisstraße K3 und der Joachim-Becher-Straße zu, sofern die anschließend angeführten Forderungen und Hinweise berücksichtigt werden.

### **Vorbemerkung:**

Aus Sicht der Stadt Speyer ist es notwendig den Flugplatzstandort in der Region langfristig in seiner Funktionsfähigkeit zu sichern, auch um damit Arbeitsplätze in Speyer zu erhalten. Der Flugplatz stellt eine wichtige Standortvoraussetzung für die lokale und regionale Wirtschaft dar. Für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Metropolregion Rhein-Neckar ist die Verfügbarkeit eines Verkehrslandeplatzes für einen leistungsfähigen und nachfragegerechten regionalen Geschäftsreiseverkehr (gewerblicher Charterverkehr und nichtgewerblicher Werkverkehr) von wesentlicher Bedeutung.

Die Stellungnahme der Stadt Speyer basiert auch auf den aktuellen Bedarfsuntersuchungen des Raumordnungsverbandes Rhein-Neckar bzw. auf den Ergebnissen des „Gutachtens zur Luftverkehrsinfrastruktur im Rhein-Neckar-Dreieck“ (29. Juli 2005) von der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar und Pfalz, auf welche Bezug genommen wird.

In dem Luftverkehrsgutachten wird dargelegt, dass aufgrund von Potential- bzw. Bedarfsprognosen eine Notwendigkeit zum Ausbau der Flugplatzinfrastruktur in der Region Rhein-Neckar für den nicht-liniengebundenen kommerziellen Luftverkehr (Taxiflug- und Werkverkehr) besteht. Der prognostizierte Bedarf kann jedoch durch die vorhandenen Flugplätze in der Region nicht abgedeckt werden. Ebenso stehen auch keine kurzfristig zu realisierenden Alternativen für den Geschäftsreiseverkehr zur Verfügung.

Die oft als Option diskutierte zivile Mitbenutzung des Flugplatzes Coleman bei Mannheim hätte gemäß IHK-Untersuchung insbesondere wegen der schwierigen politischen und rechtlichen Durchsetzbarkeit keine realistische Grundlage und wäre nicht zu befürworten. Gleiches gilt für Worms.

Daher wird gemäß der Gutachten und Untersuchungen der Flugplatzausbau in Speyer unbedingt erforderlich. In einer entsprechenden IHK-Resolution vom 6. Juli 2005 wurde daher der unverzügliche Ausbau gefordert.

Der ausgebauter Flugplatz Speyer ist dazu geeignet, einen wesentlichen Teil des prognostizierten Bedarfs an Werk- und Taxiverkehr zukünftig befriedigen zu können. Mit der Verlängerung der Start-/Landebahn wird es möglich sein, einen leistungsfähigen Geschäftsreiseverkehr in der Metropolregion Rhein-Neckar zu sichern.

### **Forderungen und Hinweise zur vorgelegten Planung:**

#### **Nachtflugbewegungen / Immissionsschutz:**

Mit den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren wurde von der FSL erstmals eine Prognose über Nachtflugbewegungen (von 22 Uhr bis 6 Uhr) für das Jahr 2020 vorgelegt. Demnach wäre im Nullfall (kein Ausbau des Flugplatzes) mit 70 und in der Ausbauvariante mit 360 Bewegungen pro Jahr zu rechnen. 2003 fanden etwa 65 nächtliche Flugbewegungen statt. Generell überwiegen im Nachtzeitraum die Landungen im Vergleich zu den Starts stark. Neben dem allgemeinen Anstieg der Nachtflugbewegungen werden die Starts- und Landungen mit düsenbetriebenen Flugzeugen (Jets) gemäß Prognose deutlich zunehmen. 2002 wurden 33 Jet-Bewegungen verzeichnet; 2020 werden 230 Jet-Bewegungen im Nachtzeitraum pro Jahr erwartet.

Laut lärmphysikalischen Gutachten werden durch die prognostizierten nächtlichen Flugbewegungen von durchschnittlich maximal 1 Flugbewegung pro Nacht Spitzenpegel von 85 dB(A) in bewohnten Gebieten zu erwarten sein. Der Sachverständige stuft dies als unerheblich hinsichtlich der Lärmimmissionen ein.

Aus Sicht der Stadt Speyer wird die Zunahme der nächtlichen Flugbewegungen von 70 auf 360 jedoch kritisch gesehen. Es wird Bezug genommen auf den ergangenen Raumordnerischen Entscheid, in dem die Maßgabe formuliert wurde, Nachtflüge auf das absolut notwendige Maß zu beschränken.

In den eingereichten Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wurde seinerzeit keine Prognose explizit für den Nachtbetrieb erstellt. Im Rahmen des Lärmgutachtens wurde die Aussage gemacht, dass zur Nachtzeit in der Regel kein Flugbetrieb stattfindet. Auch künftig wäre kein regelmäßiges Nachtflugaufkommen absehbar.

Die Stadt Speyer ist der Auffassung, dass an diesen zum Raumordnungsverfahren gemachten Aussagen weiter festgehalten werden soll und eine Zunahme des Nachtflugbetriebs vermieden werden muss. Es soll eine Beschränkung nur auf das absolut notwendige Maß vorgenommen werden.

Gleichzeitig muss nachhaltig sichergestellt werden, dass keine Lärmbeeinträchtigungen in bewohnten Gebieten stattfinden. Der Einsatz von Lärminderungsmaßnahmen für den Nachtbetrieb ist zu prüfen. Dies könnte z.B. durch Start-/Landeverbote für bestimmte Flugzeuge, klar definierten Einschränkungen des Flugbetriebs oder durch die Festlegung von Immissionsgrenzwerten für die Flugplatzumgebung erfolgen.

Insgesamt bedarf dieser Themenkomplex einer differenzierteren Betrachtung im Hinblick auf die tatsächliche Erforderlichkeit der Nachtflüge und auf den Einsatz möglicher Lärminderungsmaßnahmen. Darüber hinaus ist noch unklar, in welchen Bereichen der vom Gutachter prognostizierte 85 dB(A)-Nachtpegel zu erwarten ist. Dies ist in einer Karte darzustellen.

Zum **Immissionsschutz** ist weiter anzumerken:

Die Untersuchungen zum Raumordnungsverfahren ließen bereits erkennen, dass der Ausbau des Flugplatzes nur eine im Vergleich zur heutigen Situation geringe Ausweitung der Schallausbreitung hervorrufen wird.

Auch nach den aktuellen lärmphysikalischen Untersuchungen wird deutlich, dass im Prognosejahr 2020 nur an einer geringen Zahl an Wohngebäuden tags Dauerschallpegel von über 55 dB(A) zu erwarten sind. Betroffenheiten im Sinne von Dauerschallpegeln über 60 dB(A) tags an Wohnbebauungen können ausgeschlossen werden.

Die Grenzwerte der 16. BImSchVO können in allen Bereichen, insbesondere auch in den Wohngebieten, eingehalten werden. Damit werden die Forderungen gemäß Raumordnerischen Entscheid erfüllt.

Allerdings wurde in diesem auch als Maßgabe an die weitere Planung formuliert, bereits existierende Lärmquellen mit zu berücksichtigen. Dies war auch eine Forderung der Stadt Speyer.

Dem ist der Vorhabenträger nur zum Teil nachgekommen. Es fand eine gemeinsame Betrachtung des Fluglärms und des luftfahrtaffinen Bodenlärms (insbesondere Standrollgeräusche, Fahrten der Service-Fahrzeuge, Kfz-Emissionen von Parkflächen) statt.

Durch das Miteinbeziehen dieser Bodengeräusche wird sich die 55 dB(A)-Kontur, Tagzeitraum insbesondere im südwestlichen Stadtgebiet (Industriestraße / Rheinhäuser Straße) deutlich verschieben, ohne jedoch eine kritische Lärmbelastung im Sinne einer Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchVO hervorzurufen. Gleichzeitig stellen die Gutachter in diesem Zusammenhang auch klar, dass es sich nicht nur hinsichtlich des Fluglärms, sondern auch bezüglich des Bodenlärms um eine Worst-Case-Betrachtung handelt. Bei der Beurteilung des Bodenlärms wurde die lärmabschirmende Wirkung vorhandener Gebäude nicht berücksichtigt.

In diesem Zusammenhang sollte dennoch überprüft werden, ob es gegebenenfalls sinnvoll

ist, zum Beispiel aktive Schallschutzmaßnahmen auf dem Flugplatzgelände durchzuführen, um eine Minderung des luftfahrtaffinen Bodenlärms zu erzielen und damit die Lärmsituation in den angrenzenden Siedlungsbereichen weiter zu optimieren. Diese Empfehlung geht mit der des raumordnerischen Entscheiders einher, generell nach weiteren Möglichkeiten zur Lärmreduzierung zu suchen.

Auch vor diesem Hintergrund ist die FSL GmbH zu verpflichten bei den Landegebühren darauf hinzuwirken, dass nicht lärmgeminderte Maschinen deutlich höhere Gebühren zu zahlen haben.

Die Forderung aus dem Raumordnungsverfahren, weitere vorhandene Bodenlärmquellen, insbesondere hinsichtlich des Straßenverkehrslärms, mit in die Gesamtbetrachtung der Immissionen einzubeziehen ist jedoch noch offen.

### **Landespflege:**

Das Vorhaben ist mit erheblichen Eingriffen in Naturhaushalt und Landschaftsbild verbunden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch ein umfangreiches Bündel von Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im naturschutzrechtlichen Sinne in weiten Teilen kompensieren.

Wie die Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung ergeben hat, sind insbesondere die Auswirkungen auf den Auwald und die Goldgrube als EU-Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet als problematisch zu bewerten: Für die unter diesem Gesichtspunkt relevanten Arten Schwarzspecht, Mittelspecht und Grauspecht ist auch unter Berücksichtigung möglicher Minderungsmaßnahmen von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen. Auch für die Beutelmeise bleiben in der Goldgrube trotz einer gewissen Abschirmung durch Wall und Gehölze erhebliche Beeinträchtigungen. Für den FFH-Lebensraumtyp Hartholzauwe und die darin lebende Bechsteinfledermaus sind auch unter Berücksichtigung aller begleitenden Maßnahmen noch erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten. Daher wurde entsprechend den Anforderungen des § 34 BNatSchG im Rahmen einer Alternativenprüfung nachgewiesen, dass zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind und ein überwiegendes öffentliches Interesse an dem Vorhaben besteht.

Im Rahmen der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung wurde dargelegt, dass unter Berücksichtigung aller geplanten landespflegerischen Maßnahmen die Kohärenz des Netzes Natura 2000 gewahrt bleibt. Im Hinblick auf die geplanten Maßnahmen zugunsten der Bechsteinfledermaus wird ein Monitoring-Programm empfohlen.

Forderungen aus Sicht der unteren Landespflegebehörde der Stadt Speyer:

- Die Eingriffe in den Gehölzbestand des Auwaldes (Baumentnahmen und -einkürzungen) müssen auch in den Folgejahren nur nach differenzierter Einzelfallprüfung (Alter, zu erwartende Höhenentwicklung, Altholzfunktionen u.ä.) auf das unabdingbare Maß beschränkt werden.
- Es soll ein differenziertes Monitoring-Programm festgeschrieben werden, um die Wirksamkeit der Artenschutzmaßnahmen zu belegen. Ein entsprechender Auflagenvorbehalt soll die Möglichkeit zur bedarfsweisen Anpassung landespflegerischer Maßnahmen sicherstellen.
- Für die geplanten landespflegerischen Maßnahmen ist eine konkretisierende Detail- und Umsetzungsplanung (inklusive Zeitplanung) zu erarbeiten.
- Die Durchführung der landespflegerischen Maßnahmen (auch im Forstbereich) soll unter entsprechend qualifizierter Bauleitung sowie Einbindung zoologisch qualifizierter

ter Artenschutzexperten erfolgen.

- Es sollen keine Baustelleneinrichtungen (auch zur Verlegung der K 3) außerhalb des Flugplatzgeländes vorgenommen werden.
- Im Zuge der Verlegung der K 3 sind wirksame Schutzvorkehrungen zur Goldgrube, Lausgrube und sonstigen benachbarten Landschaftsbestandteilen (Ausgleichsflächen an den Bunkerruinen, Obstbäume u.ä.) zu errichten.

#### **Forstwirtschaft:**

Der Stadtwald ist von den Waldumbaumaßnahmen in der Hauptschneise mit 4 Bäumen betroffen, die in unterschiedlicher Höhe in die Hindernisfreiheit hineinragen.

Westlich an die Hauptschneise angrenzend sind ca. 20 Bäume (Pappeln) betroffen, die komplett beseitigt und durch niedrig wachsende Bäume 2. und 3. Ordnung bzw. Sträucher ersetzt werden müssen.

Künftig sind entsprechende Pflegemaßnahmen zur Beseitigung zu hoch wachsender Bäume erforderlich.

Die Aufwendungen für diese Maßnahmen sind dem Forstrevier Speyer vom Flugplatzbetreiber zu erstatten. Der künftige Produktionsausfall auf Flächen mit Höhenbegrenzung (dauerhaft niedrig gehaltenen Gehölzen) ist auszugleichen.

#### **Bauliche Anlagen / städtebauliche Planung:**

Generell ist das Vorhaben mit den vorhandenen angrenzenden gewerblichen Nutzungen vereinbar. Nahezu die gesamte geplante Erweiterungsfläche des Flugplatzes liegt innerhalb des Geltungsbereiches des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 037 „Alte Rheinhäuser Weide, I. Änderung“ und ist als Industriegebiet festgesetzt.

Weiterhin werden gemäß Planung an der östlichen Grenze des Flugplatzes Hochbauzonen definiert mit Höhen zwischen 8 m und 15 m (bzw. 20 m für den Tower) über Grund. Hier sollen insbesondere Flugzeughangars sowie eine Werfthalle entstehen. Es wird beantragt, dass Nebenanlagen auch außerhalb der ausgewiesenen Flächen zulässig sind, festgesetzte Bauhöhen im Einzelfall durch untergeordnete Bauwerksteile überschritten werden können, geringfügiges Hervortreten von Gebäudeteilen zulässig ist, im Bereich der Bauflächen auch Erschließungsflächen hergestellt werden können sowie Aufschüttungen und Abgrabungen bis zur Angleichung an die Nullhöhe des Geländes zulässig sind.

Da der rechtskräftige Bebauungsplan an diesen Stellen bereits Bauflächen für ein Industriegebiet festsetzt mit einer Grundflächenzahl von 0,8 und Baumassenzahl von 9,0 und ansonsten keine weiteren baulichen Einschränkungen vornimmt, auch nicht im Hinblick auf die Gebäudehöhen, bestehen gegen die Ausweisung der Hochbauzonen und den entsprechenden Bebauungsvorgaben keine Einwände. Durch die vorgelegte Planung würde dagegen sogar eine strukturierte Bebauung erzielt werden.

#### **Verkehrsplanung / Straßenbau:**

Den im Raumordnungsverfahren formulierten Maßgaben der Stadt Speyer wurde nachgekommen:

Die Trassenplanung berücksichtigt nun insbesondere die Grundstückssituation im Parkplatzbereich der Firma Haltermann und im Bereich der SGD-Süd, Außenstelle Wasserwirtschaft in der Industriestraße. Ebenso wurde die Anregung, eine normale T-Einmündung an der Kreuzung K3 / Joachim-Becherstraße herzustellen, aufgenommen.

Nach fachlicher Prüfung und auch nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde kann der beantragten Trassenführung K3 / Joachim-Becherstraße sowie den geplanten Höhen zugestimmt werden.

Der Querschnitt der K3 kann jedoch in der vorgelegten Form nicht gebaut werden. Die vorhandene Straße hat jeweils auf der West- und auf der Ostseite einen Geh- und Radweg. Die Neuplanung dagegen sieht nur einen an der Westseite vor. Dem kann grundsätzlich zugestimmt werden, wenn bei der Planung beachtet wird, dass ein gegenläufiger Radweg mit einer Mindestbreite von 2,00 m und ein Gehweg mit mindestens 1,50 m Breite hergestellt werden. Die Trennung zwischen Geh- und Radweg kann mittels Trennstrich und Piktogrammen erfolgen.

Weiterhin kann aus Sicht der Stadt Speyer auf die Abmarkierung des Mehrzweckstreifens in der neu zu bauenden Joachim-Becher-Straße verzichtet werden.

#### Finanzierung des Straßenbaus:

Die Stadt Speyer steht auf dem Standpunkt, dass die FSL gemäß dem Verursacherprinzip die Gesamtkosten für den Straßenbau zu tragen hat. Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, mit dem schon verschiedentlich die Maßnahme im Hinblick auf eine mögliche Bezuschussung erörtert wurde, teilt diese Auffassung. Hinsichtlich der Straßenverlegungen hat sich die FSL gegenüber der Stadt Speyer vertraglich zu verpflichten, sämtliche Planungs-, Bau- und Verwaltungskosten zu tragen.

#### **Versorgungsinfrastruktur / Leitungstrassen:**

Aus Sicht der Stadtwerke Speyer GmbH werden folgende Hinweise gegeben:

1. Vor Ausführung der gesamten Baumaßnahme sind grundsätzlich die Sicherungsmaßnahmen bei den Stadtwerken Speyer GmbH anzufordern.

2. Die Stadtwerke Speyer GmbH wird im Bereich der Joachim-Becher-Straße eine Gashochdruckleitung und Wasserhauptleitung einbringen. Diese Maßnahme sollte nach Einsicht der zur Verfügung gestellten Unterlage parallel zum Ausbau der neuen Landebahn erfolgen. Die zur Leistungserbringung erforderlichen Tiefbauleistung sollten im Bezug der Gewährleistung gemeinschaftlich ausgeschrieben werden. Kosten gehen zu Lasten der Stadtwerke Speyer GmbH.

3. Die Stadtwerke Speyer GmbH wird in Höhe des Towers querend zur bestehenden Landebahn eine Gashochdruckleitung und Wasserhauptleitung einbringen. Die zur Leistungserbringung erforderlichen Tiefbauleistung sollten im Bezug der Gewährleistung gemeinschaftlich ausgeschrieben werden. Kosten gehen zu Lasten der Stadtwerke Speyer GmbH.

4. Die Erweiterung der Landebahn tangiert die Trinkwasserhauptleitung in der Industriestraße. Bezüglich dieser Überbauung muss die Trinkwasserhauptleitung in der neu zu erstellenden Straße eingebracht werden. Die Kosten gehen zu Lasten des Verursachers. Schätzkosten ca. 400.000 €

5. Die querenden 20 KV Kabel Richtung Fa. Haltermann müssen bei dem Ausbau der Landebahn entsprechend tiefergelegt bzw. geschützt werden. Die Kosten gehen zu Lasten des Verursachers.

6. Im Bereich der künftigen Umlegung der Industriestraße müssen die 20 KV Versorgungskabel zu der Fa. G+H neu eingebracht werden. Es handelt sich hierbei um 6 – 20 KV Systeme. Die Kosten gehen zu Lasten des Verursachers. Schätzkosten der Positionen 5 und 6 ca. 850.000 €

7. Für den Altbestand und für die neu zu erstellenden Versorgungseinrichtungen ist zu Gunsten der Stadtwerke Speyer GmbH eine Dienstbarkeit zu beantragen. Kosten gehen zu Lasten der Stadtwerke Speyer GmbH.

#### **Entwässerungsplanung:**

1. Das im südlichen Bereich anfallende Schmutzwasser ist direkt und nicht über die Kanali-

sation der Pfalzflugzeugwerke dem Kanal in der Straße „Am Neuen Rheinhafen“ zuzuleiten. Hierzu ist die Druckleitung zu verlängern.

In Ordner II, Anlage 1.1 wird die Summe der befestigten Fläche mit rd. 8,9 ha in Ordner IV, UVS, S. 65 mit 9,6 ha angegeben. Die Zahlen sollten überprüft und abgestimmt werden.

2. Auswirkungen der Verlängerung der S-/L-Bahn auf das Pumpwerk und den Kanal zur Ableitung des im Bereich der Firma Saint-Gobain ISOVER G+H AG anfallenden Abwassers können den vorliegenden Unterlagen nicht entnommen werden. Der vorhandene Kanal und das vorhandene Pumpwerk sind zu verlegen. Die Kosten gehen zu Lasten des Verursachers. Ansonsten ist das jederzeitige Betretungs- und Aufgrabrecht über eine Grunddienstbarkeit abzusichern. Erhöhte Aufgrabkosten gehen dann zu Lasten des Flugplatzbetreibers. Jegliche Haftungsübernahme für Schäden resultierend aus der vorhandenen Kanalisation wird dann abgelehnt und ist durch den Betreiber abzudecken. Die vorhandene Kanalisation ist zu erfassen und in den Unterlagen darzustellen.

3. Aussagen zur Druckwasserproblematik – resultierend aus der geplanten Verlängerung der S-/L-Bahn und den Erweiterungen der baulichen Anlagen – konnten in den vorliegenden Unterlagen nicht gefunden werden. Keine Problemlösung wird favorisiert, es werden nur verschiedene Varianten aufgezeigt (u. a. Nutzung der geplanten Auslaufleitung vom PW Süd zum Rhein). Hier sollten Aussagen getroffen werden. Die geplante Auffüllung des PLEIAD-Geländes sollte hierbei ebenfalls berücksichtigt werden. (vgl. auch nachfolgenden Punkt)

#### **Oberflächenentwässerung und Grundwassersituation im Hinblick auf das südliche Grabensystem:**

Bereits im Raumordnungsverfahren wurde auf die Graben- und Vorflutsituation hingewiesen. Die Oberflächenentwässerung und Grundwassersituation des Verkehrslandeplatzes Speyer hat auf das südliche Grabensystem erhebliche Auswirkungen. Zur Zeit steht die Sanierung des südlichen Grabensystems an. Deshalb hat sich die Arbeitsgruppe „Feldwegeausbau, Grabenreinigung und Heckenschnitt“ der Stadt mit den Auswirkungen des Oberflächenwassers und der Grundwassersituation des Verkehrslandeplatzes im Hinblick auf das südliche Grabensystem beschäftigt. Die Arbeitsgruppe ist zu der Auffassung gelangt, dass die größte Entlastung des Fischergrabens durch das Abkoppeln des Oberflächenwassers aus dem Bereich des Verkehrslandeplatzes erfolgen würde. Im Erläuterungsbericht der Planunterlagen zur Sanierung des südlichen Grabensystems heißt es u.a.: „In den Fischergraben werden an verschiedenen Stellen aus dem angrenzenden Industriegebiet und dem Flugplatzgelände große Entlastungswassermengen aus der Kanalisation eingeleitet. Mit diesen Wassermengen ist der Fischergraben auch ohne weitere Niederschlagszuflüsse bereits weitgehend ausgelastet.“

Die Arbeitsgruppe ist auch der Auffassung, dass ein Druckwasseranstieg im Bereich des Fischergrabens vermieden werden sollte. Sowohl die Arbeitsgruppe als auch die SGD-Süd waren übereinstimmend der Auffassung, dass im Zuge der Verlängerung des Verkehrslandeplatzes die Abwasserproblematik intensiv geprüft werden muss.

Hinsichtlich der technischen Planung – Entwässerung – zum Planfeststellungsantrag ist folgendes anzumerken: Aus dem Gutachten geht hervor, dass das gesamte, auf dem Flugplatzgelände anfallende Niederschlagswasser in Mulden versickert werden soll.

Für die Bemessung der Versickerungsanlagen wurde von einer generellen Fließrichtung des Grundwassers von Südwesten nach Nordosten und von einem Flurabstand größer einem Meter ausgegangen. In diesem Fall könnte davon ausgegangen werden, dass das im Westen des Flughafens liegende Grabensystem sowie die angrenzende Wohnbebauung durch die geplanten Versickerungsanlagen nicht beeinflusst werden. Ein Nachweis in Form eines Grundwassermodells fehlt allerdings.

Im Entwässerungsentwurf wird weiter darauf hingewiesen, dass es bei Rheinhochwasser zu einer Störung der Grundwasserströmungsverhältnisse kommen kann. Bei einer Überlage-



rung von hohen Grundwasserständen und Hochwasser im Rhein ist eine Umkehr der Fließrichtung des Grundwassers möglich. In diesem Fall würde das Grabensystem Speyer Süd, speziell der Fischergraben (mit der angeschlossenen Goldgrube), mit einem erhöhten Grundwasserzustrom beaufschlagt.

Der vorliegende Entwässerungsentwurf macht zudem keine Aussage dazu, wie sich die geplante Niederschlagsversickerung bei den vorbeschriebenen Verhältnissen auf die Grundwassersituation und damit auf die Beaufschlagung des Grabensystems auswirkt.

Das bestehende Grabensystem ist, wie sich in der Vergangenheit immer wieder gezeigt hat, durch Oberflächenwasser und Einleitungen aus Regenentlastungen bereits jetzt weitgehend ausgelastet. Zusätzliche Einleitungen sind, auch hinsichtlich der Erschließung weiterer Flächen, unbedingt zu vermeiden.

Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des südlichen Grabensystems, insbesondere des Fischergrabens und des Pumpwerks Süd sowie wegen der Hochwasserschutzsituation im Wohngebiet Neuland, sind ergänzende Unterlagen und Aussagen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens erforderlich über

- a) Einfluss der geplanten Niederschlagswasserversickerung auf das bestehende Grabensystem in Abhängigkeit von Stand- und Fließrichtung des Grundwassers (ggf. durch ein Grundwassermodell) und zur Frage
- b) ob oberflächige Einleitungen im Grabensystem, insbesondere bei hohen Grundwasserständen, vorgesehen sind. Wenn ja, in welchem Umfang?

### **Brand und Katastrophenschutz:**

Die Einstufung des Flugplatzes in eine bestimmte Kategorie und die Vorhaltung der damit verbundenen Lösch- und Rettungsmittel wird nach Angaben des Landesbetriebs Straßen und Verkehr, Außenstelle Flughafen Hahn (Referat Luftverkehr) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens von dort geprüft.

Aus Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes sollten bei der Planung der Flugplatzenerweiterung folgende Punkte Berücksichtigung finden:

#### Zufahrten

Als vorrangige Zufahrten für einen Rettungseinsatz dienen die beiden Tore an der Heinkelstraße, über die direkt der östlich der Start- und Landebahn parallel verlaufende Taxiway bzw. der westlich verlaufende Rollweg erreicht werden können.

Diese beiden Tore sollten mit einem automatischen Öffnungsmechanismus versehen werden. Bei einem Unfall werden die Tore vom Tower aus automatisch geöffnet, die Feuerwehr kann ohne Zeitverzögerung direkt zufahren.

An der jetzigen Einmündung Industriestraße / Joachim-Becher-Straße entsteht ein neues Tor. Der jetzige Straßenkörper der Industriestraße (K 3) und der Joachim-Becher-Straße sollte erhalten bleiben und so zwei Auffahrten von diesem neuen Tor zur Start- und Landebahn bilden.

Auch dieses Tor sollte mit einem automatischen Öffnungsmechanismus versehen werden.

Der westlich verlaufende Rollweg endet in Höhe der Georg-Peter-Süß-Straße. Sinnvoll wäre eine Verlängerung bis zu dem neuen Tor (siehe oben), damit Rettungsfahrzeuge auch auf der Westseite parallel zur Start- und Landebahn fahren können. Dabei reicht ein befestigter Betriebsweg mit einer Breite von 3,50 m entlang des Zaunes aus (für Löschfahrzeuge bis 18 t Gesamtgewicht).

#### Wasserversorgung

Auf dem Flugplatzgelände ist eine ausreichende Löschwasserversorgung sicher zu stellen. Hierzu sollten die Leitungen einen Durchmesser von mindestens 150 mm haben.

Die Hydranten sollten so angelegt sein, dass zu jedem Punkt der Landebahn eine Entfernung von 150 m nicht überschritten wird.

Dies kann durch Verlegen einer Wasserleitung entlang des Taxiways erreicht werden, die

einerseits an die Heinkelstraße, andererseits an die bisherige K 3 angebunden ist (Ringleitungssystem).

Alternativ kommen auch Stichleitungen von außerhalb des Flugplatzgeländes in Frage, an deren Ende Hydranten errichtet werden (Verästelungssystem).

**Immobilienangelegenheiten:**

Der Bereitstellung folgender städtischer Grundstücke zum Ausbau der Start - und Landebahn des Verkehrslandeplatzes wird zugestimmt:

Flurstücks Nrn.4211 zu ca. 97 qm, 4096/4 zu ca. 30 qm, 4105/2 zu ca. 46 qm, 4212/6 zu ca. 84 215 qm, 4295/46 zu 485 qm, 4135/36 zu ca. 10 797 qm, 4135/33 zu ca. 972 qm, 4295/54 zu ca. 86 298 qm, 4345/390 zu ca. 7298 qm, 4200/15 zu ca. 131 qm.

Es werden Flächen von insgesamt ca. 190 369 qm benötigt.

Ein gesonderter Mietvertrag bezüglich der für die Flugplatzerweiterung benötigten Flächen, der sich an dem Preis des derzeit zwischen der FSL GmbH und der FSG GmbH bestehenden Mietvertrages orientiert, wird ausgefertigt.

Speyer, den 20.09.2005