

**Anlage 2
Zum Schriftsatz vom 28.10.2004 des
BUND**

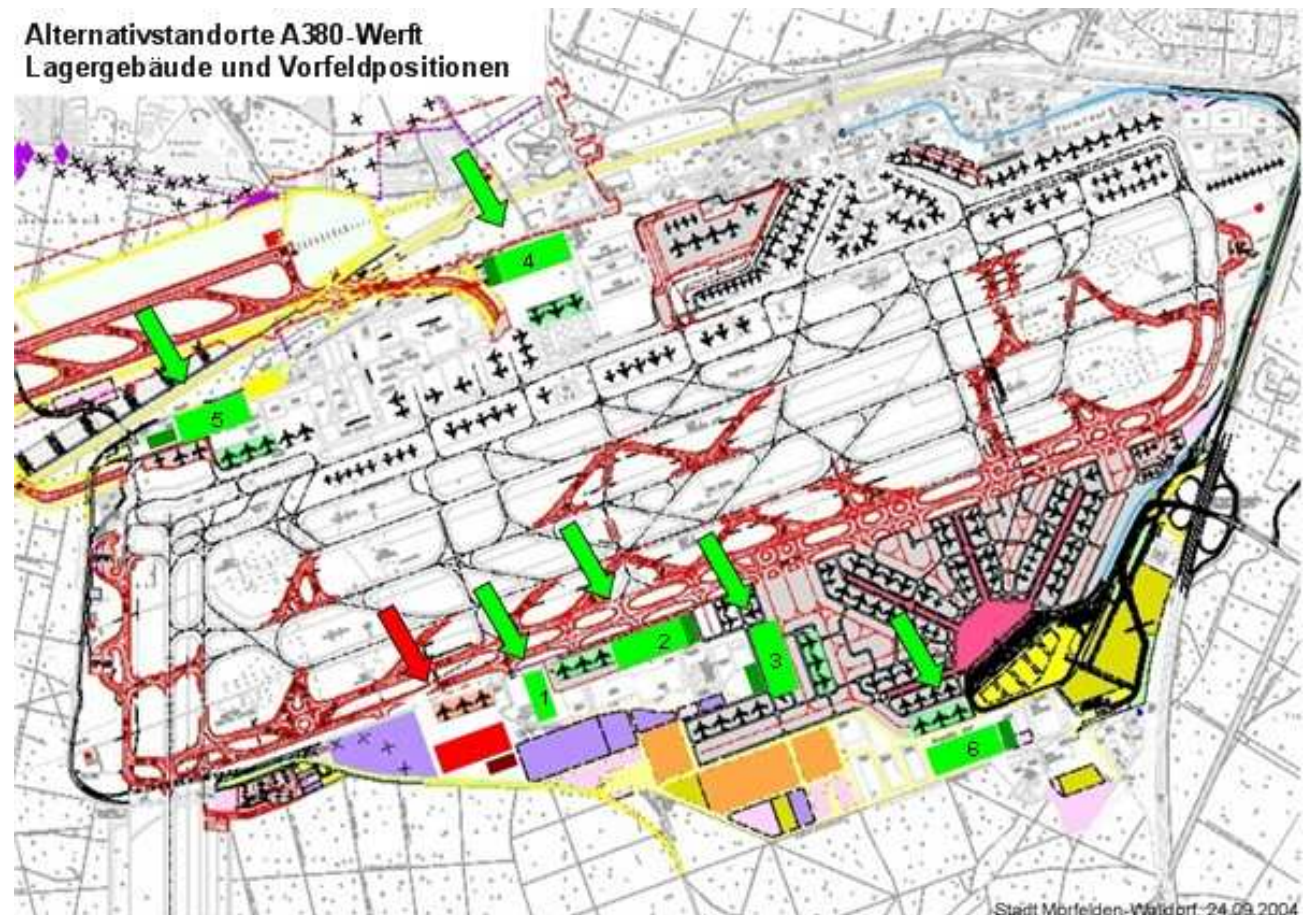
Vorbemerkung:

Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat unter dem Titel „Standortvarianten für eine A380-Werft innerhalb des Zauns“ eine Stellungnahme im Oktober 2004 verfasst. Diese Stellungnahme wurde von der Stadt Mörfelden-Walldorf im Verfahren zum Abweichungsantrag der Fraport vom Regionalplan Südhessen verwandt. Das Original kann als Datei zur Verfügung gestellt werden. Die Datei enthält farbige grafische Darstellungen der verschiedenen Standorte.

Diese Stellungnahme diente als Grundlage für die folgenden Ausführungen:

Folgende Standorte innerhalb des Zaunes werden noch einmal vertiefend in das Planfeststellungsverfahren eingeführt.

Standort 1 – CCT-Wartungshalle	Fraport-Variante X
Standort 2 – südlicher Wartungsbereich (derzeitige Halle 8 und 9)	Fraport-Variante VI
Standort 3 – südlicher Wartungsbereich	Fraport-Variante VI
Standort 4 – Wartungsbereich Nord	Fraport-Variante VIII
Standort 5 – nördlich der Startbahn West	Fraport-Variante IX
Standort 6 – derzeitige Airbase-Gelände	Fraport-Variante III



Standort 1; Variante X

Beschreibung:

Vorzugswürdig ist die Bebauung des Standortes CCT-Werft mit einer zweiten Halle bzw. durch bauliche Veränderungen der derzeit im Bau befindlichen Halle, die zur Wartung von A 380-Flugzeugen geeignet ist, aber den Zaunverlauf nicht überschreitet.

Ist der Abriss eines bestehenden Gebäudes erforderlich? (Nummerierung des Gebäudes von Fraport AG)

Überplant würde die Nr. 529. Dabei handelt es sich nicht um einen Hochbau, sondern um eine Frachtübergabefläche. Ansonsten würde eine Fläche in Anspruch genommen werden, die – wenn Fraport flächensparend geplant hätte – für den Bau der CCT-Halle hätte nutzen können, um auch den Flugzeugtyp „A380“ warten zu können. Zwischen der CCT-Halle und der Frachtübergabefläche liegt eine 60 m breite Freifläche. Die CCT-Halle ist 80 m breit. Zusammen hätte dies die von Fraport beantragten 140 m ergeben. Da lediglich ein Bedarf von 2 Wartungsplätzen für den Flugzeugtyp „A380“ besteht und die B 747 auch in der CCT-Halle gewartet werden können, hätte die Länge der CCT-Halle von 175 m ausgereicht.

Aber auch eine zweite Halle hätte in der Breite Platz, da zwischen der CCT-Halle und dem nächsten Hochbau eine Fläche von ca. 170 m breite (Freifläche + Frachtübergabefläche) zur Verfügung steht.

Muss das Gebäude (hier: Fläche) verlagert werden?

Die Funktion der Frachtübergabefläche ist die Zwischenlagerung von Frachtgut, das aus dem Sicherheitsbereich hinein- oder hinausgebracht wird. Festzustellen ist, dass die Fläche in der kapazitiven Ausbauplanung überplant ist. Folglich ist in der Ausbauplanung die Frachtübergabe bereits an anderer Stelle geplant.

Verlagerungsvorschlag inkl. Zwischenlösung:

Die Frachtübergabe ist an die im Ausbaufall vorgesehene Stelle zu verlagern.

Fazit:

Die **Variante X** wird von Fraport bewusst verkürzend dargestellt. Als Alternative zu prüfen ist nicht die Überplanung der CCT-Werft mit einer A 380-Werft. Hieraus entstehen unlösbare Konflikte. Die sich aufdrängende Untersuchung einer kleinen zweiten Halle für A 380-Flugzeuge, die über ein gemeinsames Betriebskonzept mit der CCT – Werft verbunden ist, wird von Fraport hingegen nicht durchgeführt. Das gemeinsame

Wartungskonzept müsste so beschaffen sein, dass das Flugzeugmuster B 747 sowohl in der CCT- als auch in der A 380 – Werft gewartet würde.

Standort 2 – Standort Halle 8

Mit dieser Variante wird eine Alternative aufgezeigt, die auch bisher schon in der Diskussion gewesen ist. Die Variante wird als „Standort Halle 8“ bezeichnet. Diese Variante bietet für den Ausbaufall, wie für den Planungsnullfall die Möglichkeit, A 380-Werft, die geplante Lagerhalle und den Vorfeldbereich innerhalb des Zauns zu realisieren.

Im Planungsnullfall würde das Wartungsvorfeld der Werft allerdings am besten nördlich, im Ausbaufall idealer Weise westlich angeordnet. Dies ergibt sich für den kapazitiven Ausbaufall aus der Tatsache, dass im Bereich nördlich der Werfthalle 8 ein zusätzlicher Rollweg angelegt wird, aber die Halle 9 zugunsten von Vorfeldflächen abgerissen wird. Diese Vorfeldflächen könnten im kapazitiven Ausbaufall als Vorfeld der Werft genutzt werden.

Ist der Abriss eines bestehenden Gebäudes erforderlich?

Es ist der Abriss folgender Gebäude erforderlich:

Planungsnullfall:

- | | |
|---------|-------------------------------|
| Nr. 503 | Halle 8 |
| Nr. 511 | General Aviation Werft |
| Nr. 538 | Batterieladestation/Werkstatt |

zusätzlich im Planungsfall kapazitiver Ausbau:

- | | |
|---------|----------------------------------|
| Nr. 505 | Halle 9 (Werft) |
| Nr. 515 | General Aviation Terminal |
| Nr. 514 | General Aviation Unterstellhalle |

Plant Fraport bereits den Abriss dieser Gebäude? Wann ?

In jedem Fall (also auch für den sog. Planungsnullfall) beabsichtigt Fraport die Werfthalle 8 abzureisen. Im Falle des kapazitiven Ausbaus werden alle sechs Gebäude abgerissen.

Müssen diese Gebäude verlagert werden?

Die Halle 8 wird voraussichtlich bereits Anfang 2005 durch die CCT-Werft ersetzt. Mit dem Abriss könnte somit sofort begonnen werden. **Es ist folglich davon auszugehen, dass mit den Bauarbeiten zur A 380 – Halle noch früher als beim beantragten Standort begonnen werden könnte. Denn es ist an diesem Standort keine**

Straßenverlegung und keine Rodung erforderlich. Damit würde die A 380 – Werft an der Stelle der Halle 8 noch schneller fertig, als dies für den beantragten Standort der Fall ist. Eine Zwischenlösung muss nur für die GA-Werft gefunden werden. Hierfür könnte eine Ausweichmöglichkeit in Egelsbach gefunden werden. Ab Anfang 2006 können diese Privatflieger die Werften der Air Base nutzen. Möglich erscheint auch, dass die Halle gebaut wird, während die GA-Werfthalle noch genutzt wird. Denn die A380-Werfthalle selbst würde den Standort nicht überplanen. 2006 könnte dann mit der Fertigstellung des Vorfelds begonnen werden. Die zeitliche Komponente ist im Ergebnis kein Hinderungsgrund.

Betriebliche Konflikte würde nach Ansicht der Fraport allenfalls dadurch entstehen, dass durch das Vorhaben 5 Frachtpositionen, die im Falle eines kapazitiven Ausbaus vorgesehen sind, überplant werden. Außerdem würden Behinderungen des Rollverkehrs im Ausbaufall auftreten. Eine an diese Alternative angepasste Planung könnte diese Frachtpositionen an anderer geeigneter Stelle anordnen. Zur Behinderung des Rollverkehrs ist zu bedenken, dass das Ein- und Aushallen nachts wegen des Nachtflugverbots unbeschränkt gewährleistet ist. Am Tage müssten Behinderungen des Rollens auf einer der zwei geplanten Abrollwege in Kauf genommen werden.

Fazit:

Die Anordnung der Werft auf der Fläche der **Halle 8** ist gegenüber dem beantragten Standort eindeutig vorzugswürdig. Zeitliche Konflikte treten nicht auf. Soweit überhaupt betriebliche Konflikte auftreten, können diese unproblematisch gelöst werden. In den jüngsten Äußerungen der Fraport vom 07. und 08.10.04 – die dem BUND nicht vorliegen, wird die Variante völlig falsch wiedergegeben und folglich auch mit nicht tragfähigen Argumenten verworfen.

Standort 3; Variante VI

Der Standort Variante VI liegt in einem Bereich zwischen der Cargo City Süd und der US Air Base. Der Erörterungstermin hat gezeigt, dass diese Alternative sehr wohl realisierbar ist. Die Ausrichtung der Werft, des Vorfelds und der Lagerhalle sind auf verschiedene Weise denkbar. Der Vorschlag der Stadt Mörfelden-Walldorf, dem sich der BUND anschließt - beschränkt sich im Sinne einer „worst case“ Betrachtung auf die Alternative, die am meisten Folgeprobleme aufwirft, in dem das Bedürfnis, die Halle 10 und Halle 11 abzureisen, unterstellt wird.

Abriss des Gebäudes Nr. erforderlich?

Nr.543	AVIA-Frachthalle
Nr. 547	Verwaltungsgebäude und Werkstatt
Nr. 548	SES-Gebäude
Nr. 549	Halle 10 (Flugzeugwartung)
Nr. 550	<i>Funktion unbekannt</i>
Nr. 551	Halle 11
Nr. 552	Trafohaus

Abriss des Gebäudes von Fraport geplant? Wann ?

Alle Gebäude würden im Falle eines kapazitiven Ausbaus abgerissen. Jedenfalls (auch im Planungsnullfall) abgerissen wird die Werfthalle 11.

Gebäude muss verlagert werden?

Alle Gebäude (außer Halle 11) müssen verlagert werden. Die Halle 11 wird von der Fraport AG nach der Fertigstellung der CCT-Werft aufgegeben. Dies ist im Laufe des Jahres 2005 der Fall, so dass hierfür keine Zwischenlösung erforderlich ist. Mit dem Abriss der Halle 11 könnte also begonnen werden. Insbesondere für die Wartung in Halle 10 muss eine Zwischenlösung gefunden werden. In Betracht kommen verschiedene Lösungsmöglichkeiten der Verschiebung dieser Wartungskapazität für 2 B 757/B 767. Naheliegend ist die Möglichkeit, die Halle 8 vorübergehend weiter zu nutzen. Denn die Halle 8 bietet die Kapazität zur Wartung von 2 B 757/B 767. In diesem Fall gilt das zur Variante 2 Gesagte: Die A 380-Werft könnte an diesem Standort wohl schneller oder zumindest genauso schnell realisiert werden, wie am beantragten Standort.

Ab Anfang 2006 stehen außerdem zwei Werfthallen auf dem Gebiet der US Air Base als Zwischenlösung zur Verfügung. Ein Konflikt mit der Ausbauplanung besteht nicht, weil die Fraport AG plant, bei einem kapazitiven Ausbau die Hallen 8, 9, 10 und 11 abzureißen. Die Alternative ist aus zeitlichen Gesichtspunkten realisierbar.

Die AVIA-Frachthalle und das SES-Gebäude müssten kurzfristig in die Cargo City Süd verlagert werden. Zu denken ist mittlerweile auch daran, diese Gebäude bzw. Firmen auf das neu angekaufte Caltex-Gelände zu verlagern. Dort besteht für solche Nutzungen Areal zur Verfügung.

Fazit:

Die **Variante VI** hat Fraport zwar schon im Antrag auf Planfeststellung geprüft, aber mit nicht belastbaren Argumenten ausgeschlossen. Die Möglichkeit ohne zeitliche Konflikte zur Wartung ab Anfang 2005 die Halle 8 oder zumindest alternativ die Wartung ab 01.01.2006 in den Flugzeughallen der US Air Base zu betreiben, wird nicht als Zwischenlösung gesehen. Es werden keine Gebäude mit unverzichtbaren Funktionen abgerissen. Dies ergibt sich schon daraus, dass die Planung zum kapazitiven Ausbau den Abriss auch der Fracht- und Verwaltungsgebäude der Gebäude vorsieht.

Zeichnerische Darstellung der Varianten „Halle 8“ und VI:



Standort 4, Variante VIII

Das Gebäude Nr. 401 wird durch die A 380-Werfthalle ersetzt. Diese Alternative würde dazu führen, dass die gesamte Wartung der Lufthansa an einem zentralen Wartungsstandort im Norden des Flughafens durchgeführt werden kann.

Abriss eines Gebäudes erforderlich ? Gebäude muss verlagert werden ?

Nr. 401 Zentrallager / Werkstätten

Nr. 409 Betriebsmateriallager DLH

müssten abgerissen werden. Diese Gebäude sind im Planungsfall und im Planungsnullfall als Bestand vorgesehen. Sie müssten folglich verlagert werden.

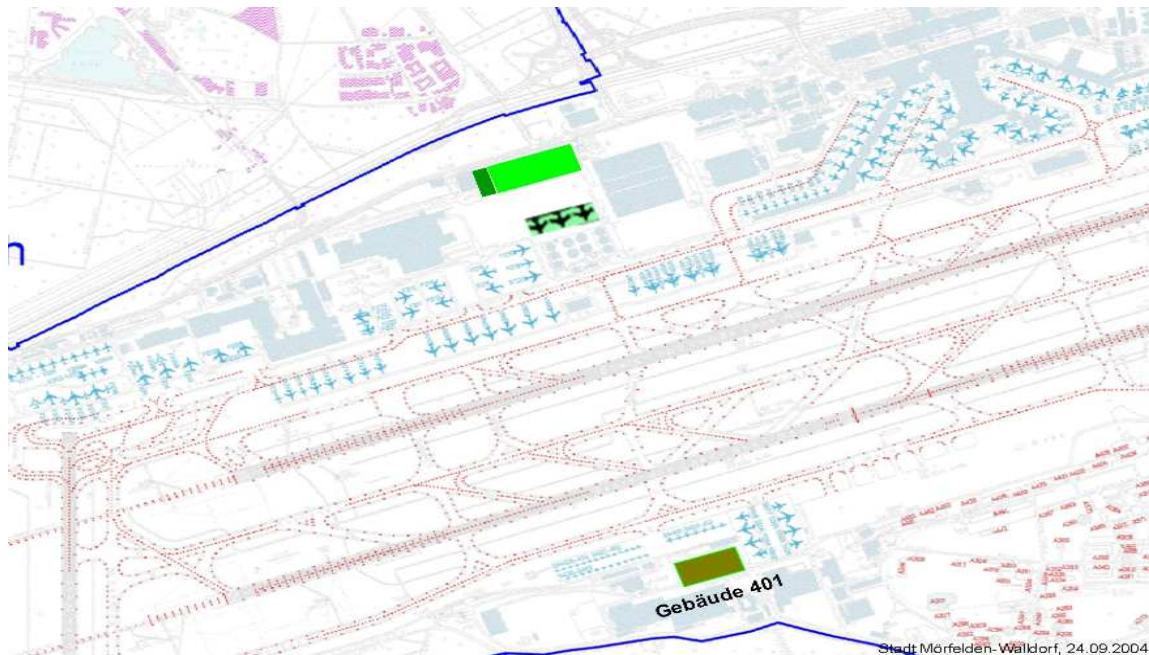
Verlagerungsvorschlag, inkl. Zwischenlösung:

Für beide Gebäude müsste zunächst Ersatz geschaffen werden. Nach einer Verlagerung der Nutzung könnten die Hallen abgerissen und durch die A 380-Werft ersetzt werden. Als Verlagerungsstandort für das Zentrallager Nr.401 kommt der Standort der Halle 8 in Betracht, die abgerissen werden soll. Mit dem Abriss könnte spätestens nach Fertigstellung der CCT-Werft im Laufe des Jahres 2005 begonnen werden, so dass zumindest keine gravierenden zeitlichen Konflikte zu erwarten sind. Denn an diesem Standort müsste eine Verlagerung der Kreisstraße 823 und Rodungsarbeiten nicht erfolgen. Andererseits könnte mit dem Gebäudeabbruch Nr. 409/401 erst begonnen werden, wenn die Ersatzgebäude am Standort der Halle 8 errichtet sind. Dies würde zu Verzögerungen der Fertigstellung der A 380-Werfthalle führen, die mit ca. 0,75 Jahren veranschlagt werden können.

Die sehr viel kleinere Halle Nr. 409 ließe sich ebenfalls noch im Südbereich innerhalb des Zauns unterbringen. Aus betrieblicher Sicht würden beide Gebäude, die der Flugzeugwartung zugerechnet werden müssen, vom Wartungsbereich Nord in den Wartungsbereich Süd verlagert. Betriebliche Nachteile müssen Betriebsvorteilen der Verlagerung gegenübergestellt werden.

Fazit:

Es besteht die Möglichkeit die Werft auf der Fläche des Gebäudes Nr. 401 (**Variante VIII**) im Nordbereich anzuordnen. Hierdurch würde aus Fraport-Sicht eine optimale Konzentration der Wartung der DLH erreicht. Die Alternative hätte also betriebliche Vorteile. Die Alternative würde aber zu Verzögerungen der Fertigstellung führen. Anzumerken ist aber, dass der Zeitpunkt der Fertigstellung der Werft nicht nach aufgrund des ersten hallenpflichtigen Wartungsereignisses, sondern aufgrund der Indienststellung des A 380-Flugzeuges bei der Lufthansa errechnet wurde. Falsch ist die Behauptung der Fraport, diese Variante sei bereits in den Planfeststellungsunterlagen von der Fraport geprüft und verworfen worden. Dort ging es vielmehr um einen Umbau der Jumbohalle und die Verlagerung auf die Fläche Gateway-Gardens.



Standort 5, Variante IX

Denkbar sind zwei Gestaltungen dieser Variante. Beide Varianten sind zeichnerisch dargestellt. Fraport argumentiert bei dieser Variante, dass zu wenig Platz für die Werft an dieser Stelle vorhanden ist. Der erforderliche Raum muss entweder durch die Überplanung und Verlagerung der FedEx-Frachthalle oder der Gärtnerei und des Bauhofs erfolgen (kleines Bild im Kasten). Schlechtestenfalls sind alle nachfolgenden Gebäude zu verlagern.

Abriss der Gebäude erforderlich:

- Nr. 464 Bauhof
- Nr. 466 RHB 13 (Regenrückhaltebecken)
- Nr. 468 Gärtnerei
- und/oder:
- Nr. 456 Frachtumschlaghalle FedEx
- P 58 Parkplatz
- Nr. 440 Frachtzelte

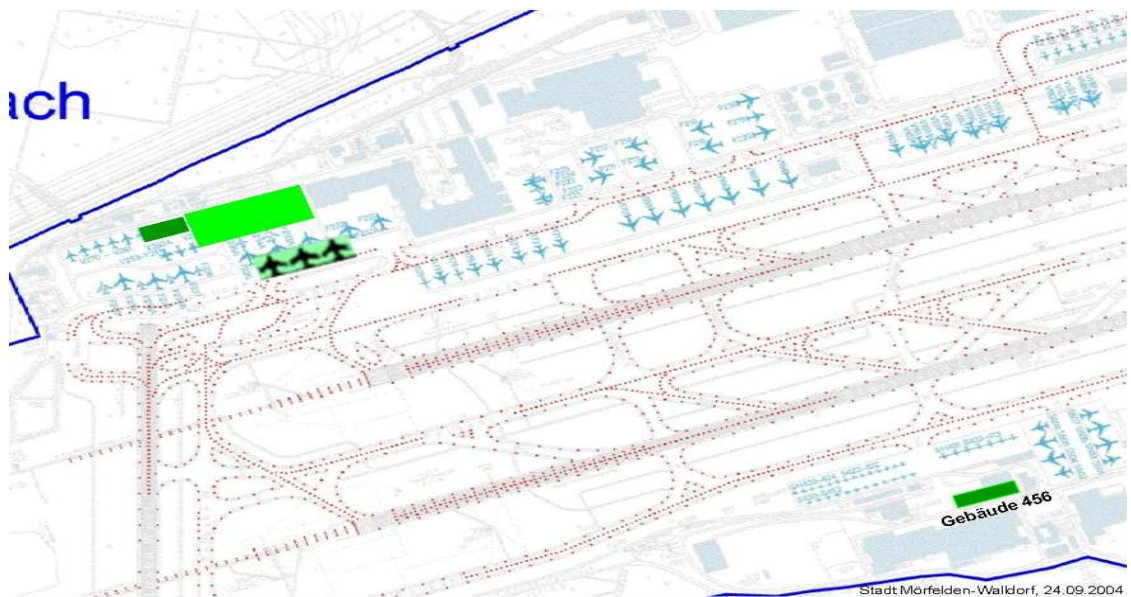
Verlagerungsvorschlag inkl. Zwischenlösung:

Hierzu gilt das zur Variante 4 Ausgeführte. Als neuer Standort für die FedEx-Halle kommt der Standort der Halle 8 in Betracht. Zur zeitlichen Komponente wird auf die Ausführungen zur Variante 4 verwiesen. Hinsichtlich der Variantengestaltung, die den Bauhof und die Gärtnerei überplant, ist auszuführen, dass die Verlagerung/Aufgabe dieser Gebäude im kapazitiven Ausbaufall vorgesehen ist. Der in diesem Fall geplante

Standort könnte folglich diese beiden Betriebsteile aufnehmen. Auch hier wäre zu prüfen, ob das angekaufte Caltex-Gelände als Standort für diese Nutzungen geeignet ist.

Fazit:

Die **Variante 5** kann unter Inkaufnahme einer geringfügigen Überschreitung des zeitlichen Planungsziels ebenfalls verwirklicht werden. Der wirtschaftliche Nachteil dieser Variante wird dadurch eingeschränkt, dass FedEx im Falle des geplanten und beantragten Nachtflugverbotes den Standort Frankfurt/Main aufgeben wird (RDF-Gutachten AirLog vom Juni 2004, S. 149). Falsch ist die Behauptung der Fraport, diese Variante sei Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen gewesen.



Standort 6, Variante III

Die Variante „südlich des Terminals 3“ muss als Vorschlag zur Neuplanung von Teilbereichen des Terminals 3 verstanden werden. Das Terminal 3 ist auf dem Gelände der US Air Base geplant. Bei der zeichnerisch dargestellten Variante würden die bebauten Nr. 561, Nr. 562, Nr. 556 und Nr. 563 (Dachser Spedition) durch die Werft- und Lagerhalle überplant. Die Vorfeldfläche befindet sich im Bereich der US Air Base. An dieser Variante kann gezeigt werden, dass die Nutzung der Fraport gehörenden Grundstücke im Südbereich, kombiniert mit einer teilweisen **vorzeitigen Rückgabe von Teilflächen der US Air Base** in der Größe der benötigten Vorfeldfläche, als Alternative in Betracht kommt. Zeitliche Konflikte würden sich nicht ergeben. Das Terminal 3 ließe sich, ggfs. unter geringfügiger Anpassung an der geplanten Stelle verwirklichen, so dass auch kein Konflikt zur kapazitiven Ausbauplanung erfolgt.

Im Erörterungstermin wurde u.a. auch diskutiert, dass dann, wenn nur ein „Finger“ des geplanten Terminals 3 entfällt, die Halle auch dort gebaut werden könnte. Schaut man sich die Luftbildaufnahmen des heutigen Airbase-Geländes an, wird deutlich, dass hier freie Flächen zur Verfügung stehen. Die Luftbildaufnahmen können in sehr guter Qualität im Internet angeschaut werden. Der Planungsverband Ballungsraum Rhein-Main Frankfurt hat diese Möglichkeit auf seiner Internetseite eingräumt.

Der in der nachfolgenden Darstellung ersichtliche Standort ist daher nur einer von vielen möglichen, die sich auf dem heutigen Airbase-Gelände verwirklichen lassen.

