



Der Oberbürgermeister

über  
Magistrat

und  
Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
Christa Gabriel

an den Ausschuss für Umwelt, Energie und Sauber-  
keit und

den Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr

sowie die Ortsbeiräte Biebrich, Erbenheim, Mainz-  
Amöneburg und Mainz-Kastel

5 . November 2019

**Bericht über das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 Abs. 4  
BauGB zu dem Gebiet Ostfeld/**

**Beschluss-Nr. 0131 des Ausschusses für Umwelt, Energie und Sauberkeit vom 27. Au-  
gust 2019, (SV-Nr. 19-V-01-0029)**

**Beschluss 0092 des Ortsbeirates Mainz-Kastel vom 25. Juni 2019**

Der Magistrat wird gebeten,

die unten stehenden Fragen möglichst umgehend und schriftlich bis zur nächsten Sitzung am  
15.10.2019 zu beantworten und sofern eine Antwort auf einzelne Fragen nicht möglich ist, dies  
entsprechend zu begründen.

1) Wie ist das geplante "Projekt Ostfeld" auf dem Hintergrund des erklärten Klimanotstands zu  
beurteilen? Welche Konsequenzen hätte die Verwirklichung des Projekts für die Erzeugung  
klimaschädlicher Treibhausgase? Welche Konsequenzen hätte die Verwirklichung des Pro-  
jekts auf die für die Zukunft in den Sommermonaten zu erwartende zunehmende Aufheizung  
benachbarter Wohn- und Gewerbegebiete? Können drohende negative Konsequenzen aus-  
geschlossen werden?

2) Welche Auswirkungen hat der rechtlich zugesicherte Flugbetrieb der Airbase Erbenheim  
des europäischen Hauptquartiers der US-Armee auf eine mögliche Bebauung im vorgesehe-  
nen Planungsbereich hinsichtlich Bebauungsbeschränkungen, Lärmbelastungen und Gefähr-  
dungen durch Absturzrisiken und andere Risiken des Flugbetriebs? Wie bewertet der Magist-  
rat diesbezüglich die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und die dazu gemachten  
Ausführungen der SEG in ihrem "Abschlussbericht"?

3) Wann werden voraussichtlich die bereits beauftragten weiteren Gutachten wie die Mach-  
barkeitsstudie zum ÖPNV vorliegen?

4) Welche weiteren Gutachten werden für eine Verwirklichung des "Projekts Ostfeld" für erfor-  
derlich gehalten? Mit welchen Kosten ist hierfür zu rechnen?

Sehr geehrter Herr Maritzen,  
sehr geehrte Damen und Herren,

bzgl. Ihrer Fragestellungen aus dem o.g. Beschluss zum Projekt „Ostfeld/Kalkofen“ kann ich Ihnen in Absprache mit Dezernat V/36 und der SEG Folgendes mitteilen:

#### Zu Nr. 1

**Wie ist das geplante "Projekt Ostfeld" auf dem Hintergrund des erklärten Klimanotstands zu beurteilen? Welche Konsequenzen hätte die Verwirklichung des Projekts für die Erzeugung klimaschädlicher Treibhausgase? Welche Konsequenzen hätte die Verwirklichung des Projekts auf die für die Zukunft in den Sommermonaten zu erwartende zunehmende Aufheizung benachbarter Wohn- und Gewerbegebiete? Können drohende negative Konsequenzen ausgeschlossen werden?**

Die Nachfrage nach Wohnraum und der Druck auf das bestehende Wohnraumangebot im Oberzentrum Wiesbaden als Teil der wachsenden Metropolregion Rhein-Main sind hoch. Ohne die Schaffung zusätzlichen Wohnraums wird die derzeitige und zukünftige Nachfrage nicht zu befriedigen sein. Grundsätzlich ist bei steigenden Einwohnerzahlen mit zusätzlichen Treibhausgasemissionen zu rechnen.

Zur fachlichen Beurteilung der Auswirkungen einer städtebaulichen Entwicklung im Ostfeld wurden Gutachten in Auftrag gegeben.

Das **Fachgutachten zum Klima** kann unter folgender Adresse in der Anlage 4 zum Bericht der vorbereitenden Untersuchungen eingesehen werden: <https://dein.wiesbaden.de/ecm-politik/wiesbaden/de/home/info/id/50>. Die wesentlichen Ergebnisse sind im Kapitel 5.4 Klimaschutzkonzept im Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen nachzulesen.

Darüber hinaus ist ein gesonderter Prüfbericht erstellt worden, der bestätigt, dass das o.g. Klimagutachten die wesentlichen fachlichen Qualitätskriterien eines Klimagutachtens berücksichtigt. Im Rahmen der nachfolgenden Bauleitplanverfahren sind vertiefende Gutachten zum Kleinklima erforderlich; hierdurch sind Optimierungen der städtebaulichen Konzeption möglich.

Das Fachgutachten Klima setzt sich jedoch nicht mit dem Thema globale Erderwärmung durch die Erhöhung der Treibhausgase z.B. Methan oder CO<sub>2</sub> auseinander, sondern mit dem Thema (Mikro-) Klima und Kaltluft. Zu den Konsequenzen einer Verwirklichung des Projektes hinsichtlich der Treibhausgasemissionen lassen daher zum gegenwärtigen Planungsstand nur überschlägige und daher wenig belastbare Aussagen treffen.

Konsequenz des von der Stadtverordnetenversammlung erklärten Klimanotstands für das Projekt Ostfeld ist, dass das städtebauliche Entwicklungsgebiet klimaneutral sein soll. Die Baulandentwicklung zählt im kommunalen Klimaschutz zu jenen Bereichen, auf den die Kommune über die Bauleitplanung großen Einfluss nehmen kann. Hierzu benennt das Baugesetzbuch neben den üblichen textlichen Festsetzungen verschiedene Instrumente, wie zum Beispiel den städtebaulichen Vertrag, über die sich Investoren verpflichten, die mit der Kommune ausgehandelten Gebäude- und Effizienzstandards umzusetzen. Auch mithilfe der so genannten Konzeptvergabe, die eine entsprechend fokussierter Ausschreibung erfordert, kann das gewünschte Ziel einer treibhausgasarmen oder gar klimaneutralen Siedlung erreicht werden. Mit Blick auf den erklärten Klimanotstand ist daher sicherzustellen, dass alle passenden Instrumente und Möglichkeiten zur Festsetzung klimarelevanter bzw. energieplanerischer Aspekte zur Realisierung eines hohen Klimaschutzstandards zur Anwendung kommen.

Bei Umsetzung des Vorhabens werden dadurch ein hochwertiger energetischer Standard und die weitreichende bis vollständige Versorgung des neuen Stadtteils/Quartiers durch erneuerbare Energien angestrebt. Der Standard sollte deutlich über den aktuell gültigen Vorgaben von EnEV und EEWärmeG liegen. Um frühzeitig alle klimaschutzrelevanten, energie- und verkehrsplanerischen Aspekte systematisch zu berücksichtigen und konzeptionell in sich stimmig zu verzahnen, wird früh im Zuge der Bauleitplanung mit der Erarbeitung eines quartiers- oder stadtteilbezogenen Energie- und eines davon unabhängigen Verkehrskonzeptes zu beginnen sein. Das Energiekonzept beinhaltet die Energieplanung einschließlich der Betrachtung möglicher Alternativen. Es stellt für den Planungsraum das Zusammenwirken zwischen energetischen Gebäudestandards, Bedarfen für Wärme- und Warmwasserversorgung sowie Strom, Einsatz- und dezentrale Erzeugungsmöglichkeiten für erneuerbare Energien und das mögliche Zusammenspiel zwischen zentralen und dezentralen Versorgungsstrukturen dar. Über eine überschlägige Kostenschätzung lassen sich wirtschaftlich umsetzbare Varianten aufzeigen.

Emissionen, die durch Verkehr oder Konsum verursacht werden, kann durch multimodale Mobilitätsangebote, optimale Wegführung und Nahversorgungskonzepte im Sinne eines möglichst CO<sub>2</sub>-armen Quartiers entgegengewirkt werden.

Mit dem großen Neubaugebiet besteht somit die Chance, die CO<sub>2</sub>-Emissionen sowohl für Wärme und Strom, aber auch durch den Verkehr konsequent zu reduzieren und auch Speichertechniken einzusetzen, die sich in kleineren Baugebieten nicht rechnen. So können neue Wohnquartiere einen deutlichen Beitrag bei der Senkung der Treibhausgas-Pro-Kopf-Emissionen leisten.

Mit zunehmender Konkretisierung der Planung ist unter Berücksichtigung der Energie- und Verkehrskonzepte eine CO<sub>2</sub>-Bilanz für den Planungsraum zu erstellen, die als relevante Entscheidungsgrundlage spätestens bei Auslegung des Planentwurfs und Beteiligung der Öffentlichkeit vorzulegen ist.

In der Umsetzung bedeutet das, dass die Gebäude z.B. keine fossil erzeugte Energie (Wärme, Strom) verbrauchen sollen. Möglich ist dies durch der Erzeugung von Wärme über Solarzellen und von Strom über Fotovoltaik. Stichworte hierfür sind: „Nullenergiehaus“ oder Energieplus-Haus. Derzeit werden in Wiesbaden pro Einwohner (EW) ca. 10,1 t CO<sub>2</sub>/a (CO<sub>2</sub>-Ausstoß)<sup>1</sup> produziert – für Wärme, Strom aber auch Verkehr etc. Damit die Klimaziele der Bundesregierung eingehalten werden können, ist eine Reduktion dieser Emission um über 80 % erforderlich. Diese Reduktion ist im Bestand kaum zu erreichen, da z.B. auf denkmalgeschützten Gebäuden keine Solarzellen installiert werden können, um Strom und Wärme zu produzieren.

Das Entwicklungsgebiet „Ostfeld“ als neu geplantes und neu gebautes Wohn- und Gewerbegebiet kann einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieses Ziels leisten, indem dort weniger als 3 t CO<sub>2</sub> emittiert werden, am besten sogar „Null“.

Mit der Beschlussfassung über eine Entwicklungssatzung sollte die StVV daher auch einen Zielwert oder -korridor für CO<sub>2</sub>-Emissionen beschließen (in ähnlicher Art und Weise, wie das Ziel der Konzeptvergabe, die Förderung von Bauherrngemeinschaften oder Baugenossenschaften etc).

Im Fazit des Fachgutachtens von GEO-NET wird der Entwicklung im Bereich Ostfeld/Kalkofen unter Berücksichtigung grundlegender klimaökologischer Handlungsempfehlungen als vertretbar eingestuft. Die deutliche Reduzierung der Kaltluftentstehungsflächen führt im mesoklimatischen<sup>2</sup> Maßstab zu keiner signifikanten Verschlechterung der thermischen Belastungsbereiche in der näheren Nachbarschaft. Aufgrund der prognostizierten Auswirkungen im Zuge des

<sup>1</sup> Vgl. Klimaschutzcontrolling & Klimabilanz der Landeshauptstadt Wiesbaden 2017, S.9

<sup>2</sup> Klima eines kleineren Landschaftsausschnittes (z. B. eines Hanges, Waldrandes); Kleinklima

Klimawandels soll dennoch das Thema sensibel in den weiteren Planungsprozessen beachtet werden.

Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass die Kaltluftvolumenströme im Umfeld von ca. 1.000 m um die neuen Baugebiete (Wohnen am Fort Biehler, Gewerbe östlich Kalkofen und im südlichen Dyckerhoffbruch) abnehmen werden. Diese Abnahmen für sich alleine sind als Beeinträchtigungen zu werten. Besonders im Süden des Untersuchungsgebietes, an den Abschnitten der Wiesbadener Landstraße zwischen Dyckerhoffstraße und der Bahntrasse, sind einige Flächen des bewohnten Siedlungsraumes von einer Verringerung des Kaltluftvolumenstroms betroffen.

Eine wohnbauliche Entwicklung sollte unter Auflagen geschehen, die dazu geeignet sind, Beeinträchtigungen des humanbioklimatisch bedeutsamen Prozessgeschehens so weit wie möglich zu vermeiden oder zu reduzieren. Ein wichtiges Ziel der Minimierung von klimafunktionalen Auswirkungen auf das Umfeld ist, die Durchströmbarkeit der Quartiere für die nord-süd gerichteten Strömungen zu erhalten. Geeignete Maßnahmen hierfür gehen häufig auch mit einer Optimierung der quartierinternen Klimaverhältnisse einher.

Im Rahmen einer vorsorgeorientierten räumlichen Planung (speziell im Hinblick auf das Schutzgut Klima) ist auf diese Aspekte im weiteren Planungsverlauf ein besonderes Augenmerk zu richten.

Eine detaillierte und abschließende Beurteilung der Auswirkungen ist insgesamt erst dann möglich, wenn im folgenden Planverfahren die konkreten Planungsaussagen bzgl. der Bebauungsdichte, der Bebauungshöhe, des Gesamtversiegelungsgrades sowie der Sicherung des gebietsinternen Luftaustausches für den Bereich Ostfeld erarbeitet werden.

Da die Kaltluftproduktion in besonderem Maße von der konkreten planerischen Ausgestaltung der Oberflächen abhängig ist, wird dieser Aspekt bei der städtebaulichen Differenzierung der Teilräume detaillierter zu berücksichtigen sein.

Besonders der Aspekt, dass die Kaltluftproduktion von überbauten und versiegelten Grün- und Freiflächen mehr oder weniger vollständig verloren geht, ist in Hinblick auf weitere Planungen im räumlichen Zusammenhang von Bedeutung. Eine Untersuchung, die die Summenwirkung aller im Umfeld des Ostfeldes geplanten Nutzungsänderungen beschreibt und bewertet, existiert momentan nicht und sollte im weiteren Planverfahren durchgeführt werden.

## **Zu Nr. 2**

**Welche Auswirkungen hat der rechtlich zugesicherte Flugbetrieb der Airbase Erbenheim des europäischen Hauptquartiers der US-Armee auf eine mögliche Bebauung im vorgesehenen Planungsbereich hinsichtlich Bebauungsbeschränkungen, Lärmbelastungen und Gefährdungen durch Absturzrisiken und andere Risiken des Flugbetriebs? Wie bewertet der Magistrat diesbezüglich die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und die dazu gemachten Ausführungen der SEG in ihrem "Abschlussbericht"?**

### **Vorgaben nach amerikanischem Recht**

In Bezug auf die Anwendung des amerikanischen Rechts wird die folgende Rechtsposition vertreten:

Die U.S.-gesetzlichen Vorgaben zur Bebauung in der Umgebung von Flughäfen sind bekannt. Nach Artikel 2 des Nato-Truppenstatuts liegt jedoch deutsches Recht zugrunde. Das U.S.-

amerikanische Recht gilt nur für Grundstücke, die den Entsendestaaten nach bilateralen Verwaltungsabkommen überlassen wurden. Da sich das in Rede stehende Gebiet außerhalb des Militärflugplatzes befindet, ist das deutsche Recht anzuwenden.

### **Freihaltung der „clear zones“ und „accident prevention zones I & II“**

Bei der Erstellung des Strukturkonzepts im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen für einen städtebaulichen Entwicklungsbereich im Ostfeld in Wiesbaden wurden die Bereiche „clear zones“ und „accident prevention zones I & II“ von Siedlungsflächen freigehalten.

Die Plangrafik des Strukturkonzepts wurde entsprechend angepasst. Somit können keine Hochbauten innerhalb dieser Zonen entstehen.

Mit der US Army wurden bereits erste Gespräche über die Lage der Flugrouten geführt. Weitere Gespräche wurden verabredet, um z.B. über das Procedere und die Möglichkeiten der Verlegung der südlichen Sichtflugroute zu diskutieren. Hierzu fand ein Termin bereits Mitte September 2019 statt, ein Folgetermin ist in Vorbereitung.

### **Bauschutzhöhen**

In den vorbereitenden Untersuchungen für einen städtebaulichen Entwicklungsbereich wird die grundsätzliche Machbarkeit einer städtebaulichen Entwicklung geprüft. Die Bauschutzhöhen sind zu regelnde Bestandteile der vorbereitenden bzw. verbindlichen Bauleitplanung, die dann in Angriff genommen wird, wenn die Stadtverordnetenversammlung die Satzung für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme beschlossen hat. Dann werden die Bauschutzhöhen in zeichnerischen und textlichen Festsetzungen innerhalb eines Bebauungsplans verbindlich geregelt. Im Rahmen der Entwicklung des Strukturkonzeptes zu den vorbereitenden Untersuchungen, sind die Vorgaben in Bezug auf eine mögliche Bauhöhenentwicklung bereits berücksichtigt worden.

### **Bebauungsbeschränkungen**

Die Abstände zwischen den Geländehöhen und den Bauschutzhöhen regelt §12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG):

(2) Nach Genehmigung eines Flughafens darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt sowie auf den Start- und Landeflächen und den Sicherheitsflächen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen. Die Zustimmung der Luftfahrtbehörden gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens der für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständigen Behörde verweigert wird. Ist die fachliche Beurteilung innerhalb dieser Frist wegen des Ausmaßes der erforderlichen Prüfungen nicht möglich, kann sie von der für die Baugenehmigung zuständigen Behörde im Benehmen mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung verlängert werden. Sehen landesrechtliche Bestimmungen für die Errichtung von Bauwerken nach Satz 1 die Einholung einer Baugenehmigung nicht vor, bedarf die Errichtung dieser Bauwerke der Genehmigung der Luftfahrtbehörde unter ausschließlicher luftverkehrssicherheitslichen Erwägungen.

(3) In der weiteren Umgebung eines Flughafens ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörden erforderlich, wenn die Bauwerke folgende Begrenzung überschreiten sollen:

1. außerhalb der Anflugsektoren
  - a. im Umkreis von 4 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt eine Höhe von 25 Metern (Höhe bezogen auf den Flughafenbezugspunkt),

- b. im Umkreis von 4 Kilometer bis 6 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt die Verbindungslinie, die von 45 Meter Höhe bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Flughafenbezugspunkt) ansteigt;
2. innerhalb der Anflugsektoren
- a. von dem Ende der Sicherheitsflächen bis zu einem Umkreis um den Startbahnbezugspunkt von 10 Kilometer Halbmesser bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen und von 8,5 Kilometer bei Nebenstart- und Nebenlandeflächen die Verbindungslinie, die von 0 Meter Höhe an diesem Ende bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landefläche) ansteigt,
  - b. im Umkreis von 10 Kilometer bis 15 Kilometer Halbmesser um den Startbahnbezugspunkt bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen die Höhe von 100 Metern (Höhe bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landeflächen).

Absatz 2 Satz 2 bis 4 gilt entsprechend.

(4) Zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt und zum Schutz der Allgemeinheit können die Luftfahrtbehörden ihre Zustimmung nach den Absätzen 2 und 3 davon abhängig machen, dass die Baugenehmigung unter Auflagen erteilt wird.

Die o.g. rechtlichen Vorgaben wurden im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen – soweit dies aufgrund der noch groben Planung möglich war – berücksichtigt.

### **Lärmbelastung**

Die Anzahl der Flugbewegungen liegen nach der im Frühjahr 2012 zwischen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und dem US-Heereshauptquartier (USAREUR) ausgehandelten Nachtragsvereinbarung zu der geltenden Liegenschaftsüberlassungsvereinbarung bei maximal 20.000 Flugbewegungen pro Jahr. Im gegenwärtigen Planungsstand (vorbereitende Untersuchungen zu einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme) ist es nach derzeitiger Gesetzeslage nicht notwendig, ein Lärmgutachten anzufertigen.

Nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) gilt für die Lärminderungsplanung (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung) folgendes: Der Teil des Gesetzes für den Umgebungslärm „gilt nicht für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.“ (§ 47a BImSchG). Die Lärminderungsplanung ist zudem nur für Großflughäfen vorgesehen. Ein Großflughafen ist nach § 47b BImSchG ein Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50 000 Bewegungen pro Jahr, wobei mit „Bewegung“ der Start oder die Landung bezeichnet wird, hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen.

Auch die Voraussetzungen für die Festsetzung eines Lärmschutzbereiches sind nicht gegeben. Nach § 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ist ein Lärmschutzbereich nur für folgende Flugplätze festzusetzen:

1. Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr,
2. Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr und mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen pro Jahr; hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen,
3. militärische Flugplätze, die dem Betrieb von Flugzeugen mit Strahltriebwerken zu dienen bestimmt sind,
4. militärische Flugplätze, die dem Betrieb von Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 20 Tonnen zu dienen bestimmt sind, mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen pro Jahr; hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen.

Nr. 1 bis 4 treffen auf den Flugplatz Erbenheim nicht zu. Daher hat die Landesregierung, die hierfür zuständig wäre, keinen Lärmschutzbereich festgesetzt. Eine Ermittlung der Lärmbelastung wurde daher auch in diesem Zusammenhang nicht vorgenommen.

Das Umweltamt verweist zum Thema Lärmbelastung auf die von Dezernat I in Auftrag gegebene schalltechnische Untersuchung zu den Lärmemissionen und -immissionen durch den Bodenlärm auf dem „US Army Airfield Wiesbaden“ in Wiesbaden-Erbenheim und Nordenstadt hin: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/umwelt/laerm/airfield-erbenheim.php>

### **Gefährdungen durch Absturzrisiken und andere Risiken des Flugbetriebs**

Das Umweltamt verweist auf die öffentlich zugängliche "Risikoanalyse Industriepark InfraServ und Dyckerhoff - Quantitative Analyse der Risiken für die angrenzende Bevölkerung durch Abstürze von Luftfahrzeugen des Flugplatzes Erbenheim (U.S. Army Garrison Wiesbaden) auf das Gelände der InfraServ und Dyckerhoff in Wiesbaden" - [https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/umwelt-naturschutz/Fluglaerm Gutachten Matrixk USAirfield Infra-SerV 11 2013.pdf](https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/umwelt-naturschutz/Fluglaerm_Gutachten_Matrixk_USAirfield_Infra-SerV_11_2013.pdf).

Die Risikoberechnung hat gezeigt, dass das Risiko für die Bevölkerung im Ist-Zustand, d.h. bei der derzeitigen Anzahl von Überflügen, vollständig im ALARP Bereich und nahe an der oberen Akzeptanzlinie liegt. Werden die Flugbewegungen auf 17.000 pro Jahr gesteigert, so ist eine Akzeptierbarkeit gemäß des Kriteriums der Überschreitungswahrscheinlichkeit nicht mehr gegeben. In Deutschland bestehen keine gesetzlichen Risikoakzeptanzkriterien. Das hier gewählte Akzeptanzkriterium wurde vor der Risikoermittlung gemeinsam mit dem Auftraggeber festgelegt und basiert auf Bittelberghs, P.H. (2000). Risk analysis and safety policy developments in the Netherlands, Journal of Hazardous Materials, Vol. 71, Issues 1-3 Pages 59-84. Das Kriterium dient der Einordnung der Risiken.

Eine Aussage zur Gefährdungen durch Absturzrisiken und andere Risiken des Flugbetriebs auf eine Bebauung des vorgesehenen Planungsbereichs kann nicht getroffen werden.

### **Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange**

Die SEG hat zu einem sehr frühen Zeitpunkt die Träger öffentlicher Belange in das Verfahren eingebunden. Dieses Vorgehen ist vielen aus der Beteiligung im Rahmen von Bauleitplanverfahren bekannt. Hierbei geben die Träger oder Kommunen Hinweise, Anregungen und Bedenken meist zu einer sehr konkreten Planung ab. Diese Antwortschreiben werden „Stellungnahmen“ genannt und gelten als „abgeschlossen“, was den Charakter einer auf allen Fakten basierenden Beurteilung entspricht. Aufgrund des frühen Planungsstadiums (Machbarkeitsprüfung) ist der Detaillierungsgrad im Projekt Ostfeld noch sehr grob und viele Details noch ungeklärt. Das ist dem Planungsprozess geschuldet. Die Träger und Kommunen wurden dennoch bereits sehr früh eingebunden, um möglichst zu Beginn alle relevanten Informationen

einzuholen. Die Träger selbst haben darauf hingewiesen, dass Ihre Schreiben nicht als abschließende Stellungnahmen zu bewerten sind, da sich die Planungsphase noch ganz am Anfang befindet.

Die Hinweise der Bundeswehr und der US Army wurden bspw. in den Planungsprozess eingebracht und führten zu einer Planänderung.

**Zu Nr. 3**

**Wann werden voraussichtlich die bereits beauftragten weiteren Gutachten wie die Machbarkeitsstudie zum ÖPNV vorliegen?**

Die Fragestellungen zur Machbarkeitsstudie ÖPNV werden stufenweise abgearbeitet. Ein Abschluss der Arbeiten ist nach Angabe der CityBahn GmbH bis Ende Juni 2020 (vor den Sommerferien) vorgesehen.

**Zu Nr. 4**

**Welche weiteren Gutachten werden für eine Verwirklichung des „Projekts Ostfeld“ für erforderlich gehalten? Mit welchen Kosten ist hierfür zu rechnen?**

Nach Satzungsbeschluss über eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme werden bei den dann startenden Planungsverfahren eine Vielzahl von weiteren Fachgutachten erforderlich. Mit zunehmender Planungs- und Detaillierungsschärfe nimmt auch die Untersuchungstiefe zum Beispiel zu den verkehrlichen, klimatischen oder ökologischen oder auch energetischen Fragestellungen zu. Im Rahmen der Voruntersuchungen wurde die grundsätzliche Machbarkeit untersucht ohne dabei bereits Planungsvorgaben wie z.B. Baukörperstellungen und das kleinteilige Straßennetz bereits zu kennen. Dies ist bei der weiteren Betrachtung jedoch unerlässlich um z.B. Optimierungen innerhalb verschiedenster Fragestellungen wie z.B. dem Klima vorzunehmen. In der Kosten-Finanzierungsplanung, welche auf Basis des Strukturkonzeptes erstellt wurde, ist nach Mitteilung der SEG ein entsprechender Posten für Gutachten berücksichtigt. Diese beruht auf einer Schätzung. Eine konkretere Größenordnung lässt sich erst abschätzen, wenn der Bereich der Entwicklungssatzung feststeht und der fachliche Austausch zur erforderlichen Tiefe und den Prüfinhalten mit den zuständigen Ämtern und Betrieben erfolgt ist.

Mit freundlichen Grüßen



Gert-Uwe Mende