

Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main

Bestandsdokumentation/Datenrecherche zum Thema

Ö 14 ("Ökologische Funktionen")

und erster Beurteilungsansatz für einen Variantenvergleich

Bericht vom 10. Dezember 1999

hier: Berichtsergänzung nach dem aktuellen Sachstand (26.01.00)

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

Darmstadt, den 28. Januar 2000

Bestandsdokumentation zum Thema "Ökologische Funktionen" und
erster Beurteilungsansatz für einen Variantenvergleich (Konfliktanalyse)
Bericht vom 10. Dezember 1999

hier: Berichtsergänzung nach dem aktuellen Sachstand (26.01.00)

1	Veranlassung	1
2	Herleitung/Aktualisierung der Angaben zum Flächenbedarf	2
	2.1 Grundlagen im Hinblick auf die Hindernisfreiheit	2
	2.2 Variante 9a (Nord/Ostlage)	3
	2.3 Variante 9b (Nord/Westlage)	5
	2.4 Variante 12 (ATLANTA)	7
	2.5 Variante 13/14 (nördliche Südbahn)	9
	2.6 Zusammenfassende Darstellung des Flächenbedarfs	
	(vgl. Tabelle 1-1 der Bestandsdokumentation vom 10.12.1999)	10
	2.7 Darstellung der Flächeninanspruchnahme im Variantenvergleich	
	(vgl. Tabelle 2-1 der Bestandsdokumentation vom 10.12.1999)	10
3	Verhältnis der Rodungs-/Eingriffsflächen zu verbleibendem Waldgebiet	11
4	Rückbauflächen Startbahn 18 West (vgl. Tabelle 1-1 der Bestandsdokumentation)	12

Bestandsdokumentation zum Thema "Ökologische Funktionen" und
erster Beurteilungsansatz für einen Variantenvergleich (Konfliktanalyse)
Bericht vom 10. Dezember 1999

hier: Berichtsergänzung nach dem aktuellen Sachstand (26.01.00)

1 **Veranlassung**

Im Januar 2000 erfolgten mit der FAG weitere Abstimmungen zur Begründung und Herleitung der Flächenangaben bei den "Waldvarianten":

- 9a (Nord/Ostlage)
- 9b (Nord/Westlage)
- 12 (ATLANTA)
- 13/14 (nördliche Südbahn).

Veranlassung für die Abstimmungen war, dass bei der Auswertung der aus dem Kompendium übertragenen Flächenabgrenzungen mit einem Geographischen Informationssystem (GIS) im Rahmen der Bestandsdokumentation vom 10.12.1999 (siehe dort Tabelle 1-1, bzw. s.u. Kapitel 2.6) zum Teil andere Flächengrößen ermittelt wurden, als im FAG-Kompendium vom 25.08.1999 angegeben. Die Flächenangaben des FAG-Kompendiums weichen zudem zum Teil von den Angaben der Hess. Landesanstalt für Forsteinrichtung, Waldforschung und Waldökologie (Gießen) für den Wald ab.

Ursachen hierfür waren u.a., dass die Flächenabgrenzungen im FAG-Kompendium nicht in jedem Fall ganz eindeutig dargestellt sind (z.B. östliche Abgrenzung der nördlichen Südbahn), in die Waldbilanz zum Teil auch Waldinanspruchnahmen im Zuge von Verdrängungsmaßnahmen ¹ eingestellt wurden und bei der Variante 9b abweichend von den im Kompendium angegebenen rechnerischen Werten (Grundlage: Hindernisrichtlinie) die kartographische Abgrenzung in Anpassung an die örtlichen Verhältnisse (Bahnlinie im Westen, Gewerbegebiet im Osten) enger gefaßt wurde.

Geringfügige Abweichungen der Flächenwerte im Bereich von bis zu ca. 5% zwischen den Angaben im FAG-Kompendium und bei der GIS-Auswertung nach Übertragung der Flächenabgrenzung aus dem Kompendium im Zuge der Bestandsdokumentation vom 10.12.99 erklären sich aufgrund des Bearbeitungsmaßstabes (Karten FAG-Kompendium im Maßstab ca. 1:32.000/ 1.33.000) und sind bei Übertragungen im genannten Maßstab unvermeidbar. Diese geringfügigen Abweichungen betreffen alle Varianten in gleichem Maße und sind daher für den Vergleich der

¹ Gebäuderückbauten im Bereich des bestehenden Flughafengeländes zur Gewährleistung der Hindernisfreiheit Ansatz im Kompendium: Waldinanspruchnahme von 119 ha für die Neuerrichtung an anderer Stelle; betrifft Varianten 12, 13 und 14; nicht Gegenstand der Mediation

Varianten untereinander unbedeutend. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den im FAG-Kompendium abgegrenzten Flächen um eine "Vorabdefinition des Geländes vorbehaltlich späterer Anpassungen aus Raumordnung und Planfeststellung" handelt.

In Kapitel 2 sind die Grundlagen für die Ermittlung des Flächenbedarfes hinsichtlich der Hindernisfreiheit zusammengefaßt dargestellt (Kapitel 2.1) und die Herleitung der Flächenabgrenzungen bei den einzelnen "Waldvarianten" anhand jeweils einer Abbildung (Skizze der Flächenumrandung) erläutert (Kapitel 2.2 bis 2.5).

In Kapitel 2.6 sind die aktualisierten Flächenangaben im Überblick zusammengestellt (aktualisierte Fassung der Tabelle 1-1 der Bestandsdokumentation vom 10.12.1999).

2 Herleitung/Aktualisierung der Angaben zum Flächenbedarf

2.1 Grundlagen im Hinblick auf die Hindernisfreiheit

Grundlage für die Flächenabgrenzungen ist die "Richtlinie über die Hindernisfreiheit für Start-/Landebahnen auf Verkehrsflughäfen" vom 19.8.1971 (VkB1. S. 464); insbesondere die in der genannten Richtlinie definierte Randzone. *"Die Randzone deckt den Teil der Umgebung einer Start- und Landebahn ab, in dem Bauwerke u. dgl. den Flugbetrieb noch unmittelbar und mittelbar beeinträchtigen können (z.B. Beschränkung der optimalen Ausnutzung von Präzisionsanflugverfahren, Störung von elektronischen Anflughilfen, Sichtbehinderung beim Anflug durch Gebäude, Bäume, Rauch u.ä. sowie Vogelschlaggefahr durch Begünstigung von Vogelansammlungen)."* (aus Erläuterung zu den Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen auf Verkehrsflughäfen vom 19. August 1971).

- 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
 $2 \times 900 \text{ m}$ (Bsp. 2.800 m-Bahn: $(2.800 \text{ m} \times 600 \text{ m}) + 2 \times (600 \text{ m} \times 900 \text{ m}) = 276 \text{ ha}$)

- Seitlich der Bahnachse sind jeweils 150 m hindernisfrei zu halten, danach sind nach der Richtlinie Gehölzpflanzungen im Verhältnis 1:10 grundsätzlich möglich (ergibt bei 150 m Entfernung zur Abgrenzung der beidseits 300-m breiten Randzone eine zulässige Hindernis-/Bewuchs-/Baumhöhe von 15 m an der seitlichen Abgrenzung der Randzone)
- Vor Kopf der Bahn sind 300 m hindernisfrei zu halten, danach sind nach der Richtlinie Gehölzpflanzungen im Verhältnis 1:50 grundsätzlich möglich (ergibt bei 600 m Entfernung zur Abgrenzung der vor Kopf insgesamt 900-m langen Randzone eine zulässige Hindernis-/Bewuchs-/Baumhöhe von 12 m an der Abgrenzung der Randzone vor Kopf der Bahn).
Nach der Richtlinie gilt die Länge der Randzone vor Kopf der Bahn nur für die Anflugfläche.
Da ein Anflug aus beiden Richtungen möglich sein soll, werden die 900 m beidseits angesetzt.
- In Abhängigkeit der örtlichen Verhältnisse kann der seitlich der Bahnachse freizuhaltende Bereich auf eine Breite von jeweils 225 m festgesetzt werden; vor Kopf der Bahn sind ggf.
450 m hindernisfrei zu halten (tel. Auskunft der FAG vom 11.01.00, siehe Hindernisrichtlinie unter II, Nr. 2).

Über die o.g. Anforderungen der Hindernisrichtlinie hinaus soll, zur Gewährleistung eines Höchst-masses an Sicherheit, die gesamte Randzone von aufragendem Bewuchs freigehalten werden. Die nicht versiegelten Flächen der Randzone können demnach nur als Grasland hergerichtet werden (tel. Auskunft der FAG vom 11.01.00).

Ebenfalls aus Sicherheitsgründen soll der bei Anwendung der Hindernisrichtlinie zwischen den beiden Südbahnen verbleibende ca. 160 m breite Streifen (außerhalb der Randzonen) frei von aufragendem Bewuchs bleiben (Herrichtung der nicht versiegelten Flächen der Randzone nur als Grasland möglich) (Tel. mit der FAG vom 03.01.00).

Für die Ausführungen in der Bestandsdokumentation (einschließlich erstem Beurteilungsansatz für einen Variantenvergleich/Konfliktanalyse) vom 10.12.1999 ist dies ohne relevante Bedeutung, da in der genannten Bestandsdokumentation/Konfliktanalyse davon ausgegangen wurde, daß "*im Bereich der gesamten Eingriffsfläche ein vollständiger Verlust aller floristisch/faunistischen Ausstattungsmerkmale eintritt.*" (vgl. Kapitel 1.2.1 der Bestandsdokumentation vom 10.12.1999)

Lediglich die Beschreibung der "Ausprägung der Abstandsflächen zw. neuer Roll-/Start-/Landebahn und Siedlungsbereichen" (vgl. Tabelle 2-2 in der Bestandsdokumentation vom 10.12.1999) ändert sich in soweit, als dann kein Gehölzaufbau mit entsprechenden Schutzfunktionen innerhalb der Randzone möglich ist.

2.2 Variante 9a (Nord/Ostlage)

Bei der Variante 9a (Nord/Ostlage) sind zwischen den Flächenangaben des FAG-Kompodiums (284 ha) und der GIS-Auswertung der Bestandsdokumentation vom 10.12.1999 (ca. 278 ha) nur geringfügige, unbeachtliche Abweichungen (< 5%) festzustellen.

Die Flächengröße des FAG-Kompodiums ergibt sich aus dem Rechteck der Randzone von 276 ha (vgl. Kapitel 2.1) und einer Fläche von ca. 8 ha südlich der B43 bzw. A3 für die Verbindungsrollbahn zum bestehenden Flughafen (Auskunft der FAG vom 21.01.00).

Die Flächengröße bei der GIS-Auswertung (Bestandsdokumentation) ergibt sich aus der Flächenabgrenzung nach Übertragung aus dem Kompodium einschließlich dem Rollweg bis zum bestehenden Flughafengelände (siehe Abbildung oben). Die abgegrenzte Fläche ist bis auf Verkehrsstrassen nahezu 100%/vollständig bewaldet (keine Ausmessung von Straßen/Verkehrswegen vorgenommen).

2.3 Variante 9b (Nord/Westlage)

Die F



Hindernisrichtlinie (276 ha für Rechteck Randzone mit nördlicher Ausbuchtung und östlichem Anschluß, ohne Flächenbedarf für südlichen Anschluß von ca. 15 ha (Auskunft der FAG vom 21.01.00) ergeben. Dieser Wert ist nicht identisch mit der im Kompendium kartographisch abgegrenzten Fläche. Die im FAG-Kompendium dargestellte Fläche hat nach Auskunft der FAG vom 21.01.00 eine Größe von 249 ha (einschließlich östlichem und südlichem Anschluß zum bestehenden Flughafen).

Bei der GIS-Auswertung (Bestandsdokumentation vom 10.12.1999) wurde die Flächenabgrenzung der Variante 9b nach Übertragung aus dem Kompendium mit ca. 238 ha ermittelt (ohne östlichen Anschluß, der nach Angaben der FAG vom 21.01.00 mit ca. 4 ha abzuschätzen ist).

Die Differenz zwischen den Flächenangaben der FAG (Flächenabgrenzung nach Kompendium 249 ha) und der GIS-Auswertung (Bestandsdokumentation) (238 ha + ca. 4 ha für östlichen Anschluß) sind übertragungsbedingt und unbeachtlich.

Wald

Die FAG hat im Kompendium für die Waldinanspruchnahme ausschließlich die Bannwaldfläche (167 ha) angegeben.

Bei der GIS-Auswertung (Bestandsdokumentation) wurden alle im Regionalen Raumordnungsplan Südhessen

(Entwurf 1999 bzw. von der Regionalen Planungsversammlung am 10.12.1999 beschlossene Fassung)

ausgewiesenen Waldflächen einbezogen (216 ha)

(vgl. auch Karten der Hess. Landesanstalt für Forsteinrichtung, Waldforschung und Waldökologie, Gießen).

2.4 Variante 12 (ATLANTA)



Im FAG-Kompendium wurde keine Flächenangabe zur Gesamtfläche gemacht; zudem wurde die östliche Abgrenzung des Eingriffsraumes bei der nördlichen Bahn nicht kartographisch im Kompendium dargestellt (betrifft auch Varianten 13/14).

Nimmt man die aktuelle Grenze des bestehenden Flughafengeländes als östliche Begrenzungslinie des Eingriffsraumes der nördlichen Bahn, ergibt sich (siehe Abbildung oben; schraffierte Fläche = Bereich Cargo-City-Süd) für die Flächenabgrenzung nach FAG-Kompendium nach Angabe der FAG vom 21.01.00 eine Fläche für die Variante 12 von 618 ha.

Bei der GIS-Auswertung (Bestandsdokumentation) wurde die östliche Abgrenzung des Eingriffsraumes unter Einbezug der Flächen im Bereich der Cargo-City-Süd gesetzt (siehe Abbildung oben) und die so abgegrenzte Fläche mit 642 ha berechnet (vgl. auch Karten der Hess. Landesanstalt für Forsteinrichtung, Waldforschung und Waldökologie, Gießen; bzw. siehe unten Kapitel 2.7). Setzt man die östliche Grenze des Eingriffsraumes der nördlichen Südbahn unter Ausschluß der Flächen im Bereich der Cargo-City-Süd (siehe Abbildung oben), ergibt sich eine Flächengröße von ca. 618 ha. Als Waldverbrauch ergibt sich damit ein Wert von 532 ha (GIS-Auswertung Bestandsdokumentation) bzw. nach Angaben der FAG vom 21.01.00 von 535 ha.

Bei Überprüfung der Flächenangaben aus dem FAG-Kompendium für die Waldinanspruchnahme der Variante 12 seitens der FAG wurde festgestellt, dass der im Kompendium angegebene Werte für die Waldinanspruchnahme durch den Bau der beiden Südbahnen (ohne Waldinanspruchnahme durch Verdrängungsmaßnahmen) von 473 ha auf 535 ha zu korrigieren ist.

Im Ergebnis verbleiben zwischen den korrigierten Werten der FAG (Fläche: 618 ha; Wald: 535 ha) und der Bestandsdokumentation (Fläche: ca. 621 ha und Wald: ca. 532 ha) keine nennenswerten Unterschiede.

Die Flächenabgrenzung im FAG-Kompendium stellt nicht den gesamten Flächenbedarf gemäß Hindernisrichtlinie (Randzone, vgl. Kapitel 2.1) mit Anbindung dar. Nach Angaben der FAG vom 21.01.00 ergibt sich infolge von Verdrängungsmaßnahmen² ein zusätzlicher Flächenbedarf in Höhe von ca. 80 - 120 ha (Ansatz im Kompendium: 119 ha Waldinanspruchnahme). Flächen für Verdrängungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Mediationsverfahrens.

² Gebäuderückbauten im Bereich des bestehenden Flughafengeländes zur Gewährleistung der Hindernisfreiheit Neuerrichtung an anderer Stelle; betrifft Varianten 12, 13 und 14

2.5 Variante 13/14 (nördliche Südbahn)

Bei östlicher Abgrenzung des Eingriffsraumes der nördlichen Südbahn unter Ausschluß der Flächen im Bereich Cargo-City-Süd (siehe Abbildung Variante 12) (vgl. Kapitel 2.4) verbleiben zwischen der Flächenangaben des FAG-Kompendiums (241 ha) und der GIS-Auswertung der Bestandsdokumentation (ca. 242 ha) keine nennenswerten Unterschiede bzgl. der Waldinanspruchnahme.

Bei den Angaben der Tabelle 1-1 zur Gesamtfläche der Varianten 13 und 14 ist zu berichtigen, daß sich der angegebene Wert von 360 ha nicht auf die Gesamtfläche bezieht, sondern die Gesamtwaldfläche unter Berücksichtigung von möglicher Waldinanspruchnahme durch Verdrängungsmaßnahmen (Ansatz im Kompendium: 119 ha Wald) beinhaltet. Flächen für Verdrängungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Mediationsverfahrens.

2.6 Zusammenfassende Darstellung des Flächenbedarfs (vgl. Tabelle 1-1 der Bestandsdokumentation vom 10.12.1999)

Aktualisierte Tabelle 1-1: Angaben zum Flächenbedarf der Ausbauvarianten (aus Bestandsdokumentation/
Datenrecherche zum Thema Ö14 "Ökologische Funktionen" vom 10.12.1999)

Fett markiert: aktualisierte Werte/Ergänzungen

Varianten	FAG Kompendium	Auswertung Forst ¹⁾	Karten 1 u. 2 ²⁾	FAG Kompendium	Auswertung Forst ¹⁾	Karten 1 u. 2 ²⁾
	Gesamtfläche [ha]			Wald [ha]		
9a	284	k.A.	278 ⁶⁾	284	266,6	278
9b	249 ¹⁰⁾	k.A.	238 ^{8) 9)}	167 ³⁾	195,4	216
11A	k.A.	k.A.	152 ⁵⁾	k.A.	k.A.	0
11B	k.A.	k.A.	0 ⁴⁾	k.A.	k.A.	0
12	618 ^{7) 11)}	k.A.	621 ¹²⁾	535 ⁷⁾	546,8	532 ¹²⁾
Bei Rückbau der Startbahn West auf ca. 75 ha Aufforstung möglich						
13	k.A.	k.A.	279 ¹²⁾	241 ^{7) 13)}	k.A.	242 ¹²⁾
Bei Rückbau der Startbahn West auf ca. 120 ha Aufforstung möglich						
14	k.A.	k.A.	279 ¹²⁾ (FFM)	241 ^{7) 13)}	k.A.	242 ¹²⁾
Bei Rückbau der Startbahn West auf ca. 120 ha Aufforstung möglich						
<p>1) Auswertung Hess. Landesanstalt für Forsteinrichtung, Waldforschung u. Waldökologie, Schreiben 27.9.99</p> <p>2) eigene Auswertung mit Geogr. Informationssystem nach Übertragung der Flächenabgrenzungen des FAG-Komp.</p> <p>3) nur Bannwald</p> <p>4) nach FAG-Kompendium Aus-/Umbau der vorhandenen Start-/Landebahn; keine Flächenabgrenzung</p> <p>5) 152 ha = neu beanspruchte Fläche (Fläche außerhalb bestehenden Flugplatzgeländes) innerhalb des im FAG-Komp. Abgegrenzten Eingriffsraumes; nördl. Teil des Flugplatzgeländes liegt außerhalb der Eingriffsfläche; Vorfeld umfaßt ca. 40 ha</p> <p>6) südwestliche Flächenabgrenzung im FAG-Kompendium nicht ganz eindeutig; rechnerische Abgrenzung erfolgte unter Berücksichtigung der BMV-Richtlinie</p> <p>7) ohne ggf. Waldinanspruchnahme durch Verdrängung (Angabe FAG vom 21.01.00: ca. 80 - 120 ha); Verdrängungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Mediationsverfahrens</p> <p>8) zuzügl. ca. 4 ha für östlichen Anschluß = 242 ha (Angabe FAG vom 21.01.00)</p> <p>9) Differenz zw. Kompendium und GIS-Auswertung (Karte 1), da im Kompendium rechnerische Flächenermittlung nach der Hindernisrichtlinie; GIS-Auswertung basiert auf tatsächlichen Flächenabgrenzungen der Karten des FAG-Komp.</p> <p>10) in den FAG-Karten (Kompendium) dargestellte Flächenabgrenzung nach Angaben der FAG vom 21.01.00; Angabe des rechnerischen Flächenbedarfes im Kompendium unter Ansatz der Hindernisrichtlinie (ohne südlichen Anschluß: 283 ha, Angabe Kompendium)</p> <p>11) Angabe FAG vom 21.01.00; im FAG-Kompendium war keine Angabe zur Gesamtfläche enthalten</p> <p>12) Gegenüber Bericht "Bestandsdokumentation/Datenrecherche zum Thema Ö14 " Ökologische Funktionen" um ca. 21 ha kleinere Fläche bei östlicher Abgrenzung des Eingriffsraumes unter Ausschluß der Flächen im Bereich der Cargo-City-Süd</p> <p>13) bei Ansatz von 119 ha Waldinanspruchnahme im Zuge von Verdrängungsmaßnahmen (Ansatz: Kompendium) = 360 ha Gesamtwaldverbrauch; Verdrängungsmaßnahmen nicht Gegenstand der Mediation</p>						

2.7 Darstellung der Flächeninanspruchnahme im Variantenvergleich (vgl. Tabelle 2-1 der Bestandsdokumentation vom 10.12.1999)

Die in der Tabelle 1-1 zusammengefaßten aktualisierten Flächenangaben haben keine maßgebenden Auswirkungen für die Konfliktanalyse.

In der Tabelle 2-1 ändern sich lediglich die Flächenwerte in der Zeile "Flächeninanspruchnahme Gesamt" bei der Variante 12 von 642 ha auf 621 ha und bei der Variante 13 von 300 ha auf 279 ha (östliche Abgrenzung des Eingriffsraumes der nördlichen Südbahn unter Ausschluß der Flächen im Bereich der Cargo-City-Süd).

Für die Flächeinanspruchnahme Wald (Kapitel 2.1 bzw. Tabelle 2-1) wurden die Angaben der Hess. Landesanstalt für Forsteinrichtung, Waldforschung und Waldökologie (Gießen) zugrunde gelegt.

Hierzu ist anzumerken, dass bei der Auswertung der Hess. Landesanstalt für Forsteinrichtung, Waldforschung und Waldökologie (Gießen) die Flächen im Bereich der Cargo-City-Süd noch als Wald in die Bilanz mit eingestellt wurden (vgl. Kapitel 2.4, s.o.). Alle Angaben der Hess. Landesanstalt für Forsteinrichtung, Waldforschung und Waldökologie zum Wald in den Tabellen 1-1 und 2-1 der Bestandsdokumentation vom 10.12.1999 reduzierend sich entsprechend.

3 Verhältnis der Rodungs-/Eingriffsflächen zu verbleibendem Waldgebiet

Aufgrund der Anfrage des AK "Ökologie, Gesundheit und Soziales" wurden in der Berichtsergänzung vom 03.01.2000 die Verhältnisse der Rodungs-/Eingriffsflächen zu den verbleibenden Waldgebieten im Bereich der "Waldvarianten" dargestellt (siehe nachfolgende Tabelle).

Bei der Variante 9b (Nord/Westlage) wurde als südliche Abgrenzung des südlich/südwestlich von Kelsterbach gelegenen Waldgebietes u.a. das bestehende Flughafengelände in die rechnerische Flächenbilanzierung einbezogen. Bei durchgehendem Ansatz der A3 als südlicher Grenzlinie, ergibt sich die Größe der o.g. Waldgebietes (einschl. Mönchwaldsee und Staudenweiher) mit 520 ha (siehe nachfolgende Tabelle).

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)	520 ha	90 ha 50 ha 175 ha	42 %
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 %

4 Rückbauflächen Startbahn 18 West (vgl. Tabelle 1-1 der Bestandsdokumentation)

Von der FAG wird darauf hingewiesen, daß die in Tabelle 1-1 der Bestandsdokumentation vom 10.12.1999 genannten Aufforstungsflächen bei Rückbau der Startbahn 18 West differenziert in einen nördlichen Teil (zwischen bestehendem Flughafen und neuer Bahn) und einen südlichen Teil (südlich neuer Bahn) betrachtet werden sollten. Nach Auffassung der FAG ist ein Rückbau der Startbahn West zwischen dem bestehenden Flughafengelände und der nördlichen Südbahn (12/13) nicht sinnvoll, da in diesem Fall östlich der Startbahn West ein neuer Taxi-Way zu errichten wäre (Breite ca. 95 m) (Auskunft FAG vom 21.01.00).

Sollte der nördliche Teil der Startbahn West nicht rückgebaut werden, verringern sich die in Tabelle 1-1 der Bestandsdokumentation vom 10.12.1999 angegebenen Flächenwerte zum Rückbau der Startbahn West um jeweils ca. 45-50 ha.