



Kleine Anfrage

des Abg. Haselbach (CDU) vom 14.09.2001

betreffend angebliche Einschränkung der Bebaubarkeit des ehemaligen "CALTEX"-Geländes in Kelsterbach/Raunheim durch den Bau einer Landebahn des Frankfurter Flughafens im Kelsterbacher Wald

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Anlässlich der Sommerbereisung der CDU-Kreistagsfraktion in Raunheim wurde vom verantwortlichen Planer des Eigentümers, der DEA/RWE, öffentlich behauptet, die Bebaubarkeit des Geländes würde durch den Bau einer Landebahn im Kelsterbacher Wald auf eine Bauhöhe von zehn Metern beschränkt, was die Vermarktung der geplanten Gewerbeflächen unmöglich mache.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hat zu dem Projekt der Bebauung des ehemaligen CALTEX-Geländes im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange eingehend Stellung genommen.

In diesem Zusammenhang wurde der verantwortliche Planer zum Bebauungsplan Möchhof/Teilbereich Raunheim und Teilbereich Kelsterbach davon in Kenntnis gesetzt, dass die Flughafen Frankfurt/Main AG (jetzt: Fraport AG) auf der Grundlage des Ergebnisses des Mediationsverfahrens dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, als der zuständigen Genehmigungsbehörde, im Februar 2000 nach § 45 Abs. 2 Satz 1 LuftVZO ihre Absicht angezeigt hat, das bestehende Start- und Landbahnsystem über das heutige Flughafengelände hinaus zu erweitern.

Das geplante Bebauungsgebiet Möchhof mit den Teilbereichen Raunheim und Kelsterbach befindet sich unmittelbar im Anflugbereich der für die Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt/Main in Prüfung befindlichen Bahnvariante 9B (Landebahn Nordwest/Kelsterbacher Wald).

In den Unterlagen zum laufenden Raumordnungsverfahren wurde die Variante 9B von der Vorhabensträgerin (Fraport AG) zur so genannten Vorzugsvariante erklärt.

Die DFS, Deutsche Flugsicherung GmbH, hat die Vereinbarkeit des Bebauungsplanentwurfes mit der erforderlichen Hindernisfreiheit für die mögliche Ausbauvariante 9B (Kelsterbacher Wald) untersucht; das Ergebnis einschließlich Kartenmaterial wurde dem verantwortlichen Planer sowie auch den Städten Kelsterbach und Raunheim übermittelt.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Würde im Falle der Realisierung der so genannten Vorzugs-Variante Nordwest für das ehemalige CALTEX-Gelände eine Bauhöhenbeschränkung eintreten?

Ja.

Frage 2. Wenn ja, in welchem Umfang wären gegebenenfalls solche Einschränkungen zu erwarten und zwar absolut und im Verhältnis zur Gesamtfläche?

Nach heutigem Kenntnisstand wären neun der insgesamt 26 Baufelder des Planungsbereiches von einem künftigen Bauschutzbereich der Landebahn Nordwest betroffen. Eine Konkretisierung des Umfanges der von Einschränkungen betroffenen Flächen ist derzeit noch nicht möglich.

Frage 3. Wären solche Einschränkungen nach Einschätzung der Landesregierung gegebenenfalls geeignet, die Vermarktung der Gewerbefläche - wie vom Eigentümer behauptet - unmöglich zu machen?

Nein. Die künftige Vermarktung einer Gewerbefläche an dem ehemaligen CALTEX-Standort würde durch eventuelle Einschränkungen, die im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafenausbau stehen, nicht unmöglich gemacht.

Die Frage der Vermarktung von Gewerbeflächen allgemein und auch des hier angesprochenen Standorts ist von vielen Faktoren und auch von der Marktlage nach Gewerbeimmobilien zum Zeitpunkt der Realisierung abhängig. Für das geplante Gewerbegebiet am ehemaligen CALTEX-Gelände spricht, dass es ein hervorragender Logistikstandort ist, nicht zuletzt durch seine Nähe zum Flughafen und die gute Anbindung an das Straßen-, Schienen- und Luftverkehrsnetz. Die Vermarktung einer attraktiven Gewerbefläche ist aber auch davon abhängig, dass eine attraktive und marktgerechte Entwicklung auf dem Gelände erfolgt. Dazu gehört auch eine maßstäbliche städtebauliche Einbindung, wie sie in Gewerbegebieten der Rhein-Main-Region üblich ist. Auch ohne eine neue Landebahn nordwestlich des Flughafens würden startende und landende Flugzeuge über das Gelände und die dort geplanten Gebäude fliegen, sodass eine schon heute gegebene Standort-situation auch bei der konkreten planerischen Umsetzung der Gewerbeflächen in bestimmten Teilbereichen gegebenenfalls zu überprüfen ist. Das bedeutet insbesondere, dass nicht aus sachfremden Erwägungen, z.B. der Verhinderung des Frankfurter Flughafenausbaus, städtebaulich völlig unmaßstäbliche Gebäudetypen errichtet werden, die eine sinnvolle Vermarktung wesentlich stärker tangieren würden.

Frage 4. Treffen Zeitungsmeldungen zu, wonach das Wirtschaftsministerium Bedenken gegen die vorgesehene Bebauungsplanung geltend machte, da diese der Ausbauplanung des Frankfurter Flughafens zuwiderlaufe und deshalb so nicht weiterverfolgt werden solle?

Die Städte Kelsterbach und Raunheim sowie der beauftragte Planer wurden seitens des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung umfassend auf alle Sachverhalte hingewiesen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind oder sein könnten, damit diese im Rahmen der Abwägung vom Planungsträger berücksichtigt werden können. Dabei wurde insbesondere auch auf die möglichen Auswirkungen der für das CALTEX-Gelände beabsichtigten Bebauungsplanfestsetzungen auf die Ausbauvariante 9B (Landebahn im Kelsterbacher Wald) detailliert hingewiesen. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung ist sehr darum bemüht, neben einer Bebauung des CALTEX-Geländes auch eine Prüfung der Vorschläge zum Ausbau des Flughafens im Raumordnungsverfahren zu ermöglichen; Zielsetzung dabei ist, in gebotener Weise darauf hinzuwirken, dass diese Prüfung nicht durch vorgreifliche Festlegungen belastet wird. Daher wird das Land die vorhandenen Möglichkeiten zur aktiven Gestaltung der Prozesse (Raumordnungsverfahren, Erschließung) nutzen, um zu einem angemessenen Ausgleich der unterschiedlichen Interessen zu gelangen.

Frage 5. Welche rechtlichen Wirkungen werden gegebenenfalls Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlungen von Kelsterbach und Raunheim bezüglich ihrer Bebauungsplanung entfalten, wenn diese tatsächlich der Ausbauplanung des Flughafens zuwiderlaufen?

Das Aufstellungsverfahren wurde inzwischen mit der Bekanntmachung der Beschlüsse des Bebauungsplans für die beiden Teilbereiche Kelsterbach und Raunheim abgeschlossen. Das dadurch geschaffene Baurecht kann jedoch erst in Anspruch genommen werden, wenn die Umsetzung des Bebauungsplans mit der dazu erforderlichen Verlegung der B 43 gesichert ist.

Wegen des in § 38 Baugesetzbuch (BauGB) verankerten Fachplanungsprivilegs hat der Bebauungsplan keine Bindungswirkung für die für den Flughafenausbau erforderliche Planfeststellung nach Luftverkehrsrecht. Im Planfeststellungsverfahren müssen die im Bebauungsplan verfestigten gemeindlichen Belange lediglich in der Abwägung berücksichtigt werden. Die Festset-

zungen des Bebauungsplans können durch die Planfeststellung also grundsätzlich überwunden werden. Die Gemeinde kann allerdings unter bestimmten Umständen Kostenersatzansprüche gegenüber dem Träger der Maßnahme geltend machen.

Im Übrigen verliert ein Bebauungsplan seine Rechtskraft, wenn und soweit in einem Normenkontrollverfahren nach § 47 Verwaltungsgerichtsordnung seine Rechtsfehlerhaftigkeit und Nichtigkeit festgestellt wird. Die Städte Kelsterbach und Raunheim haben das Aufstellungsverfahren der Bebauungspläne für das CALTEX-Gelände zum Abschluss gebracht, ohne die aus der Flughafenausbauplanung erwachsenen Anforderungen zu berücksichtigen. Auch diesbezüglich kann deren Rechtmäßigkeit einer entsprechenden verwaltungsgerichtlichen Überprüfung unterzogen werden. Die Einleitung des Normenkontrollverfahrens entfaltet allerdings für die Gültigkeit des Bebauungsplans keine aufschiebende Wirkung.

Wiesbaden, 7. Dezember 2001

Dieter Posch