

**Gutachterliche Stellungnahme zu den
regionalökonomischen Effekten des Umzugs
der Rhein-Main-Airbase
nach Ramstein und Spangdahlem
(Auszug)**

Bearbeitung:

Prof. Dr. Harald Spehl
Dipl.-Volkswirt Lutz Benson
Dipl.-Geogr. Angela Koch
Cand.-Geogr. Nora Fröb

TAURUS GmbH,
Universität Trier

Gutachten zum Thema

**"Wirkungen der Verlagerung der
Rhein-Main Airbase nach Ramstein
und Spangdahlem"
(Auszug)**

Leitung:

Prof. Dr. Gabi Troeger-Weiß

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Kirstin Weber

Fachgebiet Regionalentwicklung und
Raumordnung, Universität Kaiserslautern

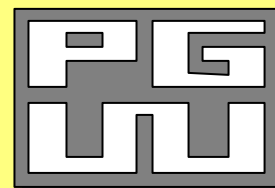
Auftraggeber:

Ministerium des Innern und für Sport
- Abteilung Raumordnung und Landesplanung -
des Landes Rheinland-Pfalz

Herausgeber: Planungsgemeinschaft Westpfalz
Körperschaft des öffentlichen Rechts

Vorsitzender: Oberbürgermeister Joseph Krekeler
66953 Pirmasens

Redaktion: Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft Westpfalz
Bahnhofstraße 1, 67655 Kaiserslautern
Tel.: 0631 323-2295, Fax: 0631 323-2293
e-mail: pgw@westpfalz.de
Internet: <http://www.westpfalz.de>



Veröffentlichung mit freundlicher Genehmigung des
Ministeriums des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz,
Abt. Raumordnung und Landesplanung

Hinweis: Die Gutachten stellen die Auffassung der Verfasser dar,
nicht unbedingt die der Landesregierung oder
der Planungsgemeinschaft Westpfalz.

Vorwort

Am 27. Juli 1999 wurde die Vereinbarung zur Verlagerung der US-Transport- und Logistikfunktionen vom Frankfurter Flughafen (Rhein-Main Airbase) auf die Airbases Ramstein und Spangdahlem unterzeichnet und trat am 21.12.1999 nach den erforderlichen Zustimmungsverfahren in Kraft. Zur Zeit laufen die erforderlichen Verfahren nach Landesbeschaffungs- und Luftverkehrsgesetz. Die vollständige Verlagerung soll bis Ende 2005 abgeschlossen sein.



Bereits im Vorfeld der Durchführung der genannten Verfahren beauftragte das Ministerium des Innern und für Sport, Abteilung Raumordnung und Landesplanung zwei Gutachterteams mit der Aufgabe, zum einen die Wirkungen der Verlagerung auf die Bereiche Wirtschafts-, Siedlungs-, Infra-, Freiraum- und Sozialstruktur zu analysieren, zum anderen die regionalökonomischen Effekte auf die Größen "Regionales Einkommen" und "Regionale Beschäftigung" zu bestimmen. In die gleiche Richtung laufende, von Oberbürgermeister B. Deubig, Kaiserslautern, initiierte Überlegungen der PGW konnten so mit diesem Untersuchungsauftrag ohne eigene finanzielle Aufwendungen abgedeckt werden; hierfür darf ich mich bei der Landesregierung herzlich bedanken.

Die vorliegende Ausgabe der WESTPFALZ-INFORMATIONEN dokumentiert die wesentlichen Ergebnisse der Gutachten.

Quintessenz der Gutachten ist die Feststellung, dass die regionalwirtschaftlichen Wirkungen der Standorte Ramstein und Spangdahlem erhebliche Größenordnungen haben, die sich zwar aufgrund der Verlagerung nicht dauerhaft erhöhen, jedoch dadurch nachhaltig gesichert werden; insbesondere trägt die Verlagerung wesentlich dazu bei, die Beschäftigungs- und Einkommenssituation zu stabilisieren.

Von Bedeutung ist weiterhin die Feststellung – gerade vor dem Hintergrund der zur Zeit laufenden Gesamtfortschreibung des Regionalen Raumordnungsplans – dass zusätzliche Wohnbauflächenausweisungen aufgrund der Verlagerung nicht erforderlich werden.

Festgestellt wird aber auch eine begrenzte Zunahme der Belastungen durch die Übernahme dieser öffentlichen Aufgabe, insbesondere im Bereich Boden- und Fluglärm. Auf die entsprechenden Diskussionen und Beschlüsse der Kommunalparlamente in den betroffenen Gebieten sei an dieser Stelle verwiesen.

Wenn kommunale Gebietskörperschaften durch Übernahme öffentlicher Aufgaben besonders belastet werden – so das Landesentwicklungsprogramm III Rheinland-Pfalz und der Entwurf des ROP Westpfalz – soll durch flankierende Maßnahmen, insbesondere im Infrastrukturbereich, ein Ausgleich geschaffen werden.



Joseph Krekeler,
Vorsitzender

Verzeichnis der im Text nicht erläuterten Abkürzungen:

| | |
|-------|---|
| BMF | Bundesministerium der Finanzen |
| BMVg | Bundesministerium der Verteidigung |
| HFM | Hessisches Ministerium der Finanzen |
| FM | Finanzministerium |
| LBB | Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung Rheinland-Pfalz |
| OFD | Oberfinanzdirektion |
| USAFE | United States Air Forces in Europe |

0. Ausgangslage und Untersuchungsauftrag

Am 27. Juli 1999 wurde die Verlegungsvereinbarung zur Verlagerung der US-Transport- und Logistikfunktionen vom Frankfurter Flughafen auf die Airbases Ramstein und Spangdahlem unterzeichnet und trat am 21.12.1999 nach den erforderlichen Zustimmungsverfahren in Kraft.

Vertragspartner sind die FRAPORT AG und die Stadt Frankfurt, der Bund, die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz sowie das Headquarter der US-Airforce Europe (HQUSAFE). Beteiligt ist neben diesen Vertragspartnern auch die NATO.

Mit der Verlegungsvereinbarung haben sich die Bauherren (BMF, BMVg, OFD) und die Auftragnehmer (LBB Rheinland-Pfalz) dazu verpflichtet, die vollständige Verlagerung der Funktionen ohne Beeinträchtigung der Verteidigungsfähigkeit bis 31. Dezember 2005 zu gewährleisten. Sowohl die strikte Einhaltung des Kostenplanes von rund 730 Mio. DM als auch der entsprechenden Qualitätsstandards sind Bestandteil dieser Vereinbarung. Die erforderlichen Genehmigungsverfahren, Grundstückskäufe und Planungsarbeiten werden an beiden Standorten derzeit durchgeführt.

Das TAURUS-Institut wurde im Zusammenhang mit der Verlagerung der Transport- und Logistikfunktionen der Rhein-Main-Airbase vom Ministerium des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz/Abteilung Raumordnung und Landesplanung damit beauftragt, eine gutachterliche Stellungnahme zu den regionalökonomischen Effekten der Verlagerung auf die Größen ‚Regionales Einkommen‘ und ‚Regionale Beschäftigung‘ abzugeben. (Gutachten 1)

Der Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, Fachbereich Raum- und Umweltplanung, Universität Kaiserslautern, wurde beauftragt eine Wirkungsanalyse des Verlagerungsprogramms auf die Bereiche

- Wirtschaftsstruktur
- Siedlungsstruktur
- Infrastruktur
- Ökologie
- Sozialstruktur, Kultur und Image

vorzunehmen. (Gutachten 2)

Im folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchungen auszugsweise dokumentiert.

1. Das Rhein-Main-Verlagerungsprogramm¹

1.1 Hintergrund des Verlagerungsprogramms [entspr. Kap. III, 1.1; Gutachten 2]

Der internationale Flughafen Frankfurt / Main nimmt im Bereich Frachttransport in Europa vor Amsterdam die Spitzenposition ein. Im Passagierverkehr ist er an zweiter Stelle nach London-Heathrow positioniert. Um auch in Zukunft seine Vorreiterstellung im europäischen und internationalen Wettbewerb beibehalten zu können, ist ein weiterer Ausbau der Kapazitäten des Flughafens unverzichtbar.

Dazu sollen bis Ende 2005 die von den U.S. Streitkräften genutzten Bereiche des Flughafens Frankfurt / Main geräumt und die militärischen Funktionen auf die U.S. Luftwaffenstützpunkte Ramstein und Spangdahlem verlagert werden.

Die U.S. Streitkräfte haben zudem ein besonderes militärisches Interesse an dem vollständigen Abzug aus Frankfurt am Main, da aufgrund der zunehmenden flugtechnischen Engpässe am Frankfurter Flughafen, als auch der Aufteilung der Betriebsabläufe auf mehrere Flugplatzstandorte den militärischen Operationen (z.B. Hilfeinsätze, Manöver etc.) nicht in erforderlichem Umfang Rechnung getragen werden kann.

1.2 Rechtliche Grundlagen [entspr. Kap. III, 1.2; Gutachten 2]

Im Jahr 1959 wurde ein Abkommen zwischen der Flughafen Frankfurt AG, dem Bund und den Vereinigten Staaten geschlossen, das den U.S. Streitkräften seither in einem definiertem Umfang die Abwicklung militärischer Lufttransportaufgaben über den Flughafen Frankfurt / Main erlaubt.

Aufgrund der Kapazitätsengpässe des Flughafens Frankfurt / Main wurde dieses Nutzungsrecht im Jahr 1993 durch ein weiteres Abkommen eingeschränkt. In der sog. ersten Stufe des Rhein-Main Verlagerungsprogramms erfolgte ein Teilabzug der U.S. Streitkräfte vom Flughafen Frankfurt / Main und eine Verlagerung U.S. militärischer Einrichtungen auf den Flugplatz Ramstein. Die freigewordenen Einrichtungen bzw. Flächen wurden an die Flughafen Frankfurt AG zurückgegeben.

In der Rhein-Main Verlegungsvereinbarung vom 27. Juli 1999 (Inkrafttreten: 21.12.1999) wurde schließlich der komplette Abzug der U.S. Streitkräfte vom Flughafen Frankfurt / Main festgemacht. Vertragspartner der sog. zweiten Stufe des Rhein-Main Verlagerungsprogramms bilden

- die Bundesrepublik Deutschland,
- die Flughafen Frankfurt AG (FRAPORT AG),
- das Land Hessen,
- das Land Rheinland-Pfalz sowie
- die U.S. Luftstreitkräfte Europa (United States Air Forces in Europe, USAFE).

¹ Auszug aus Gutachten 2, Punkte III.1. bis 2.5 sowie Ergänzung durch die PGW-Geschäftsstelle (Punkt 1.6.5)

Die Verlegungsvereinbarung beinhaltet die grundsätzliche Einigung über die vollständige Aufgabe des U.S. militärischen Teilbereiches des Flughafens Frankfurt/Main und regelt die aus der Verlagerung der Rhein-Main Air Base von Frankfurt/Main nach Ramstein und Spangdahlem resultierenden Kompensationsanforderungen.

1.3 Ziele der Verlegungsvereinbarung [entspr. Kap. III, 1.3; Gutachten 2]

Die Hauptziele der Rhein-Main Verlegungsvereinbarung betreffen

- die vollständige Aufgabe der militärischen Nutzung der Rhein-Main Air Base in Frankfurt / Main und die Rückgabe der Flächen und Einrichtungen an die Bundesrepublik Deutschland bis zum 31.12.2005 sowie
- die Verlegung der U.S. Luftwaffen-, Transport- und Logistikfunktionen der Rhein-Main Air Base auf die Air Basen Ramstein und Spangdahlem ohne Unterbrechung oder Verlust der Verteidigungsfähigkeit von USAFE und NATO.

Den U.S. Streitkräften steht auf dem Flughafen Frankfurt die Mitbenutzung von drei Start- und Landebahnen mit je 4000 m Länge sowie einem Anflug- und Abflugsystem, das einen wetterunabhängigen Flugbetrieb (ILS CAT III) ermöglicht, zur Verfügung. Weiterhin werden zahlreiche Abstellpositionen für Großraumflugzeuge in Anspruch genommen und die Treibstoffreserven des Großflughafens genutzt. Bei normalem Flugbetrieb starten und landen täglich ungefähr acht bis zehn U.S. Militärflugzeuge der Klassen C130 Herkules und C5 Galaxy.²

Die Vereinigten Staaten haben sich in der Verlegungsvereinbarung verpflichtet, das Gelände der Rhein-Main Air Base bis zum 31.12.2005 zu räumen und an die Bundesrepublik Deutschland zurückzugeben. Der Großteil der insgesamt 153 ha Fläche soll durch die FRAPORT AG für den zivilen Luftverkehr und damit zusammenhängende Aktivitäten genutzt werden. Dadurch werden der Erhalt und Ausbau des Flughafens Frankfurt als bedeutendstes europäisches Drehkreuz im internationalen Luftverkehr als auch der Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt gefördert. Ein geringer Anteil von 35 ha der U.S. amerikanischen Gateway Gardens Housing Area überlässt der Bund der Stadt Frankfurt zur zivilen Umnutzung.

Zur Kompensation der wegfallenden Kapazitäten auf der Rhein-Main Air Base ist es erforderlich, die Flugplätze Ramstein und Spangdahlem bis zum 31.12.2005 zu modernisieren und erweitern. Beide Air Basen erfahren zur Aufnahme der ca. 270 umzuschichtenden U.S. militärischen Transport- und Logistikpositionen zwischen den Verlegungspartnern abgestimmte Um- und Ausbaumaßnahmen. Übergeordnetes Ziel ist die Schaffung eines Drehkreuzes für Lufttransportaufgaben der U.S. Streitkräfte und der NATO in Bezug auf Operationen in Europa sowie dem nahen und mittleren

² Auf der Rhein-Main Air Base sind rd. 70 Zivilbeschäftigte nach deutschem Recht beschäftigt. Der Großteil davon arbeitet in den Bereichen Passagierabfertigung, Feuerwehr, Wachdienst, Verwaltung und Verkauf. Ein geringer Anteil ist im technischen Bereich tätig. Angaben entnommen aus dem „Bullet Background Paper on Rhein Main AB Local National Workforce“, Stand: 08.01.2001 überreicht durch die Pers MGT Specialist Attorney Advisor HQ USAFE/DPCI.

Osten. In diesem Gesamtzusammenhang bildet der Flugplatz Ramstein die zentrale logistische Drehscheibe, während der Militärflugplatz Spangdahlem die Funktion eines Reserveflugplatzes insbesondere in Krisen- und Kriegszeiten übernimmt.

1.4 Verlagerungsvolumen und Finanzierung [entspr. Kap. III, 1.4; Gutachten 2]

Das Gesamtinvestitionsvolumen des Rhein-Main Verlagerungsprogramms umfasst bis zum Jahr 2005 insgesamt rd. 630 Mio. €.

Für die Aufgabe der Rhein-Main Air Base Frankfurt / Main zahlen die deutschen Vertragspartner laut Verlegungsvereinbarung an die U.S. Streitkräfte die Ablösesumme von 372,7 Mio. € (rd. 373 Mio. €). Die Kostenaufteilung stellt sich wie folgt dar:³

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Frankfurt Airport AG (FRAPORT AG) | 130,0 Mio. € |
| Stadt Frankfurt / Main | 46,1 Mio. € |
| Bund (BMF) | 62,7 Mio. € |
| Land Hessen (HFM) | 35,8 Mio. € |
| Land Rheinland-Pfalz (FM) | 17,4 Mio. € |
| Finanzierungspartner NATO | 80,7 Mio. € |

Zusätzlich dazu werden seitens der U.S. Streitkräfte für den Umbau und die Erweiterung der Air Basen Ramstein und Spangdahlem weitere rd. 257 Mio. € aufgewendet.

1.5 Bedeutung des Verlagerungsprogramms [entspr. Kap. III, 1.6; Gutachten 2]

Nach der Schließung der Rhein-Main Air Base in Frankfurt am Main verbleiben die Standorte Ramstein und Spangdahlem als die beiden einzigen U.S. Luftwaffenstützpunkte in der Bundesrepublik Deutschland. Sie sind in das militärstrategisch optimierte Gesamtsystem der United States Air Forces in Europe (USAFE) eingebunden und bilden neben

- den Standorten Lakenheat und Mildenhall in Großbritannien,
- der Air Base Aviano in Italien sowie
- der Air Base Incirlik in der Türkei

militärisch bedeutsame Standorte der U.S. Streitkräfte in Europa.⁴

Mit dem Ausbau erfahren die Stützpunkte Ramstein und Spangdahlem zugleich eine Aufgabenerweiterung und Funktionsstärkung. Die Air Base Ramstein übernimmt bereits heute vorwiegend logistische Funktion. Sie soll zukünftig als globale Drehscheibe für den Fracht- und Passagierverkehr der U.S. Streitkräfte in Europa

³ In der Verlegungsvereinbarung wird der Einhaltung der Zeit- und Kostenplanung besondere Priorität ausgesprochen. Für den Fall der Nicht-Einhaltung existieren zu dem „Rhein-Main closure agreement“ Zusatzregelungen bzw. nachträgliche Vereinbarungen, die z.B. die Möglichkeiten zur Deckung von Finanzierungsdefiziten betreffen. Diesbezüglich war im „Rhein-Main Mission Transfer to Ramstein and Spangdahlem Briefing“ vom Rhein-Main Transition Program Manager HQ USAFE/XPR am 21.03.2001 auf der Air Base Ramstein die Rede von rd. 108 Mio. USD.

⁴ Vgl. Headquarters of the United States Air Forces Europe (2000): USAFE Strategic Vision 2005, Ramstein, S. 6 ff.

fungieren („hub“).⁵ Der reine Kampfflug-Stützpunkt Spangdahlem wird durch den Ausbau eine Erweiterung um die Transportfunktion erfahren und kann dadurch in militärstrategischer Hinsicht flexibler genutzt werden. Parallel dazu übernimmt der Flugplatz Spangdahlem auch wichtige Ergänzungs- und Reservefunktionen für den Flugplatz Ramstein.⁶

Von der Integration der Stützpunkte Ramstein und Spangdahlem in die Mobilitätsplanung der U.S. Streitkräfte partizipieren auch die Kommunen in der Nachbarschaft der Standorte und die Regionen Westpfalz und Trier. Vor dem Hintergrund der anhaltenden Konversionsstrategien in Rheinland-Pfalz mit den bekannten negativen Folgewirkungen, resultieren aus der Beibehaltung der U.S. Air Basen Ramstein und Spangdahlem die Sicherung der direkten und indirekten wirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Bedeutung der U.S. Militärpräsenz. Darüber hinaus versprechen sich die betroffenen Kommunen in den Standortregionen durch die Investitionen die kurz-, mittel- und langfristige Stärkung der ökonomischen Vorteile, v.a. in der Bauwirtschaft, dem Einzelhandel, auf dem Wohnungsmarkt sowie in der Hotellerie und Gastronomie.

Schließlich trägt das Ausbauprogramm in hohem Maße zum Erhalt und der Intensivierung der Zusammenarbeit mit den amerikanischen Partnern bei und liefert einen wichtigen Beitrag zur Sicherung von Frieden und Freiheit.

1.6 Erweiterung der U.S. Air Base Ramstein [entspr. Kap. III, 2; Gutachten 2]

1.6.1 Verlagerungsprojekte [entspr. Kap. III, 2.1; Gutachten 2]

Im Rahmen der Rhein-Main Verlegungsvereinbarung sind zur Modernisierung und Erweiterung der umfangreichen Transport- und Logistikaufgaben des geplanten Drehkreuzes für den militärischen Luftverkehr 14 Verlagerungsprojekte mit einem Investitionsvolumen von insgesamt rd. 175 Mio. € vorgesehen.⁷

Die Schlüsselprojekte bilden die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen:

- Sanierung und Verlängerung der vorhandenen Start- und Landebahn Nord und Installation eines ILS CAT I. Die Nutzung der Nordbahn erfolgt zu 10% für den Flugverkehr, sie dient vorwiegend als Rollbahn.
- Ausbau des Taxiway „India“ zur neuen Start- und Landebahn Süd und Installation eines ILS CAT I und III. Die Südbahn soll zur Abwicklung von 90% des Flugverkehrs genutzt werden.
- Vergrößerung der Vorfelder für Großraumflugzeuge um eine Fläche von ca. 140 000 m²

⁵ Durch die Konzentration auf den zentralen logistischen Standort Ramstein entfällt zugleich ein Großteil der bisher erforderlichen Straßentransporte zwischen den drei Stützpunkten Ramstein, Spangdahlem und Rhein-Main.

⁶ Entsprechend der „Darstellung der militärischen Notwendigkeit und Bedeutung des Rhein-Main Verlegungsprogramms aus Sicht des Nutzers – Genehmigungsantrag Flugplatz Spangdahlem“ des Hauptquartiers der U.S. Luftstreitkräfte in Europa, Flugplatz Ramstein vom 30.06.2001 verfügbar unter <http://www.verlegungsprogramm.rlp.de>, Stand: 05.03.2002 bestehe derzeit keine Absicht die Transportflugzeuge auf dem Flugplatz Spangdahlem dauerhaft zu stationieren. Spangdahlem bilde im Wesentlichen die Reservekapazität für flugbetriebliche Anforderungen im Krisenfall.

⁷ Der Flugplatz Ramstein ist in seiner derzeitigen Konfiguration nur eingeschränkt nutzbar. So müssen beispielsweise Großraumtransporter bei voller Beladung aufgrund der nicht ausreichenden Startbahnlänge einen Tankstopp in Frankfurt einlegen.

- Bau eines Frachtlogistikzentrums mit 11 000 m²
- Neuerrichtung von zwei Wartungshangars mit insgesamt ca. 11 000 m² Fläche
- Erneuerung der Treibstoffsysteme
- Erweiterung des Passagierterminals um 1 400 m² auf insgesamt 6 900 m²
- Bau eines Hotels mit ca. 200 Zimmern für Kurzzeitübernachtungen
- Modernisierung der Infrastrukturanlagen (Entwässerung, Elektro etc.)

1.6.2 Ausdehnung der Flugnutzung [entspr. Kap. III, 2.2; Gutachten 2]

Zwei Drittel des aktuellen Flugverkehrs auf der Rhein-Main Air Base sollen künftig über den Standort Ramstein abgewickelt werden. Es handelt sich hierbei um ein mehr an 12-18 Flügen pro Tag und einen zusätzlichen täglichen Passagierumschlag von rd. 1 000 Personen.⁸

Laut DES-MIL sind für den Ausbauzustand der Air Base Ramstein für das Jahr 2006 60 000 Flugbewegungen prognostiziert, was eine quantitative Zunahme der gesamten Flugnutzung um rd. 10% ausmacht. Davon entfallen 84% auf Transportflüge sowie je 8% auf Fightereinsätze und Helikopter. Knapp mehr als die Hälfte der Einsätze (ca. 53%) soll mit Flugzeugen mit Propellerantrieb geflogen werden.⁹

1.6.3 Beschäftigungszuwachs [entspr. Kap. III, 2.3; Gutachten 2]

Die personelle Aufstockung im Zuge der Verlagerung umfasst zwischen 100 und 200 U.S. Militär- und Zivilbeschäftigte zuzüglich deren Familienangehörigen. Ein Zuwachs an Zivilbeschäftigten nach deutschem Recht ist nicht vorgesehen.

1.6.4 Zusätzliche Erweiterungsprojekte [entspr. Kap. III, 2.4; Gutachten 2]

Über die Projekte der Verlegungsvereinbarung hinaus, sind fünf zusätzliche Erweiterungsmaßnahmen für die Air Base Ramstein im Rahmen des Rhein-Main Verlagerungsprogramms von U.S. amerikanischer Seite geplant. Diese zusätzlichen Projekte werden ausschließlich von den U.S. Militärs finanziert. Die amerikanischen Streitkräfte geben hierzu ein Gesamtvolumen von rd. 58 Mio. USD an (das entspricht rd. 66 Mio. €).¹⁰

Housing Programm 2010 [entspr. Kap. III, 2.4.2; Gutachten 2]

Zur Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen der U.S. Amerikaner in der Standortgemeinde Ramstein läuft aktuell und bis zum Jahr 2010 andauernd das Housing 2010 Programm. Dieses rein U.S. finanzierte Projekt beinhaltet die

⁸ Die Angaben beziehen sich auf den Normalfall. In Krisenzeiten haben diese Zahlen keine Gültigkeit und können überschritten werden.

⁹ Entsprechend den Informationen der Umweltabteilung des Flugplatzes Ramstein, 86 CES/CEV, Fax vom 17.10.2001. Die endgültige Klärung der qualitativen und quantitativen Aspekte der Flugnutzung sind Bestandteil des sich aktuell im Prozess befindlichen luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

¹⁰ Informationen im „Rhein-Main Mission Transfer to Ramstein and Spangdahlem Briefing“ des Rhein-Main Transition Program Manager HQ USAFE/XPR am 21.03.2001 auf der Air Base Ramstein.

Sanierung und Modernisierung der regierungseigenen Wohnungen und Wohnfolgeeinrichtungen auf der Air Base Ramstein sowie in den U.S. Wohngebieten der Kaiserslauterer Militärgemeinde.

KMC Center [entspr. Kap. III, 2.4.3; Gutachten 2]

Von U.S. amerikanischer Seite bestehen Planungen zur Errichtung einer groß angelegten Shopping Mall auf der Air Base Ramstein in direkter Zuordnung zum Passagierterminal. Das Konzept orientiert sich am Trend zum „Erlebnisshopping“ und sieht neben einem breiten Einzelhandelssortiment, gastronomische und Freizeiteinrichtungen vor.¹¹

Neubau des NATO Hauptquartiers [entspr. Kap. III, 2.4.4; Gutachten 2]

Die NATO unterhält auf der Air Base Ramstein mehrere Einrichtungen in unterschiedlichen Gebäuden. So sind Teile des NATO Hauptquartiers und die Einrichtungen der einzelnen Nationen (ca. 10 „Nationenbüros“ der National Support Groups) räumlich voneinander getrennt.

Aus Gründen der Bündelung von Funktionen ist bis Ende des Jahres 2005 vorgesehen, die bisher auf dem Stützpunktgelände verstreut liegenden Einrichtungen der NATO in einem zentralen Gebäude zu konzentrieren. Die Standorte der Nationenbüros bleiben jedoch unberührt. Dazu ist die Errichtung eines neuen NATO Hauptquartiers mit einer geschätzten Nutzfläche von rd. 4000 m² auf einer Freifläche im Zentrum der Air Base in unmittelbarer Zuordnung zum Osteingangstor vorgesehen. Die Kosten für den Neubau werden mit ca. 50 Mio. € angegeben. Der Ausgleich für die Neuinanspruchnahme von ca. 50 000 m² Kiefernwald soll mit einer Aufforstung einer doppelt so großen Fläche an anderer Stelle kompensiert werden.¹²

[...]

¹¹ Die Aussagen stützen sich auf Gespräche mit Vertretern der USAFE, den Landesbetrieben Liegenschafts- und Baubetreuung Niederlassung Kaiserslautern sowie den Bürgermeistern der Anliegergemeinden der Air Base Ramstein. Konkrete Angaben zur Größenordnung, dem Bauvolumen sowie zum Planungs- und Realisierungszeitraum liegen den Autoren bisher nicht vor.

¹² Die angedachten Planungen der NATO (Nordregion) zum Neubau des Hauptquartiers auf dem Stützpunkt Ramstein waren Gegenstand einer Besprechung mit NATO Vertretern am 17. Juli 2001 auf der Air Base Ramstein.

1.6.5 Verfahren im Rahmen der Erweiterung/Änderung des Militärflugplatzes Ramstein (US Air-Base Ramstein)

Es sind zeitlich parallel drei Verfahren durchzuführen:

1. Anhörung nach § 1 Abs. 2 des Landbeschaffungsgesetzes (LBG) im Rahmen des Bezeichnungsverfahrens gemäß § 1 Abs. 3 LBG
2. Anhörung im Rahmen der Änderungsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)
3. Zielabweichungsverfahren nach § 11 Abs. 4 und § 13 Abs. 6 Landesplanungsgesetz (LPIG) Rheinland- Pfalz

zu 1.:

Die Bezeichnung nach dem LBG dient dem Zweck, die für das Vorhaben erforderlichen Grundstücke zu beschaffen (§ 1 Abs. 3 LBG). Zuvor ist nach § 1 Abs. 2 LBG die Landesregierung zu hören, die nach Anhörung der betroffenen Gemeinden unter angemessener Berücksichtigung der Erfordernisse der Raumordnung insbesondere der landwirtschaftlichen und wirtschaftlichen Interessen sowie der Belange des Städtebaus und des Naturschutzes und der Landespflege, zu dem Vorhaben Stellung nimmt. Die Stellungnahme hat sich darauf zu erstrecken, ob das Vorhaben aus Grundbesitz der öffentlichen Hand, der in angemessener Entfernung gelegen und für das Vorhaben geeignet ist, unter Berücksichtigung der vorgenannte Grundsätze befriedigt werden kann. Für die Anhörung der betroffenen Gemeinden ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (SGD Süd) in Neustadt/Weinstr. zuständig. Die Bezeichnung selbst wird durch die Wehrbereichsverwaltung West vorgenommen.

zu 2.:

Mit der Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG soll das Vorhaben zusätzlich zugunsten des Antragstellers luftverkehrsrechtlich zugelassen werden. Vor Erteilung einer solchen Genehmigung ist besonders zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landespflege sowie des Städtebaues und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind (§ 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG). Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Mit der Durchführung des Anhörungsverfahrens ist der Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz in Koblenz von Bund und Land beauftragt worden. Die Genehmigung selbst wird von der Wehrbereichsverwaltung West erteilt. Ein gesondertes Planfeststellungsverfahren nach § 8 LuftVG findet wegen der militärischen Zweckbestimmung des Vorhabens nicht statt (§ 30 Abs. 1 LuftVG).

zu 3.:

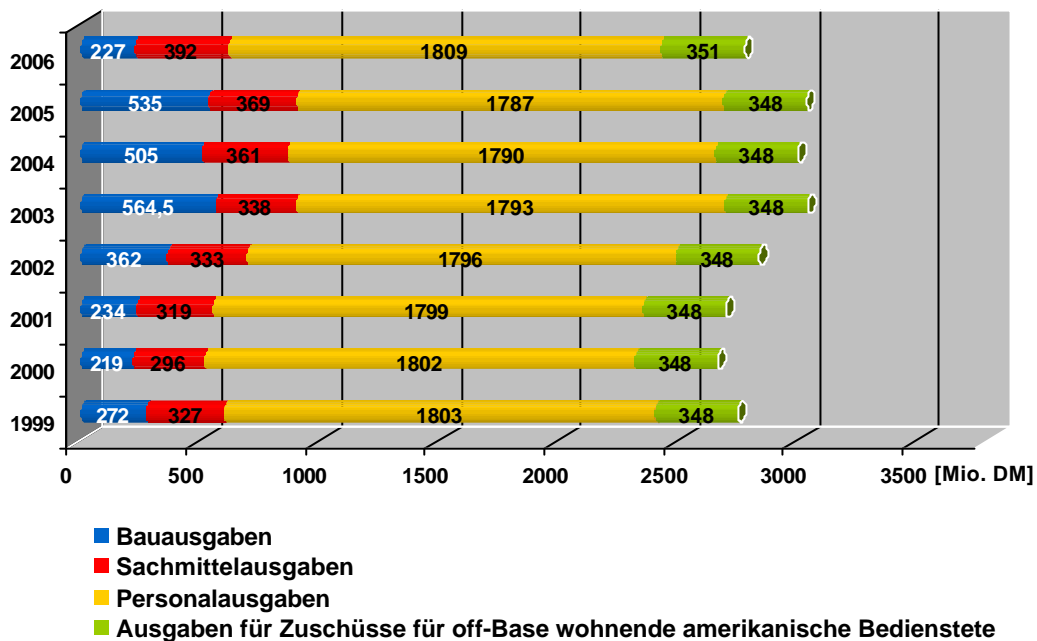
Dieses Verfahren dient der Prüfung, ob für das Vorhaben eine von Zielen von Raumordnung - hier insbesondere Vorgaben des Regionalen Raumordnungsplanes Westpfalz - zugelassen werden kann.

Sonstige Baumaßnahmen:

Spätere Ausbau und Umbaumaßnahmen, in Form von Neu- und Ergänzungsbauten für Übernachtungen, Handel, Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, die für den künftigen Betrieb der Air-Base erforderlich sind, unterliegen den entsprechenden Genehmigungsverfahren nach Bundes- und Landesrecht.

2. Regionalökonomische Effekte¹³

Erstmals kann ein Überblick über die mit den Aktivitäten der US-Streitkräfte an den Standorten Kaiserslautern und Spangdahlem verbundenen Ausgaben in den Jahren 1999 bis 2001 und die zu erwartende Entwicklung in den Jahren 2002 bis 2006 gegeben werden. In die Jahre 2002 bis 2005 fallen auch die meisten zusätzlichen Ausgaben, die mit der Verlagerung der US-Transport- und Logistikfunktionen vom Flughafen Frankfurt/Main auf die Basen Ramstein und Spangdahlem verbunden sind. Die nachstehende Abbildung zeigt die recherchierten und aggregierten Gesamtausgaben an den beiden Standorten KMC (Kaiserslautern Military Community) und Spangdahlem für die Jahre 1999 bis 2006 in Mio. DM.



Das angezeigte Niveau der **Gesamtausgaben** steigt von derzeit etwa 2,6 Mrd. DM auf 2,9 Mrd. DM in den Jahren 2003-2005 und sinkt im Jahr 2006 wiederum auf ein Niveau von 2,7 Mrd. DM.

Wesentliche Ursache ist die Entwicklung der Ausgaben für Bauinvestitionen. Die **Bauausgaben** an den beiden Stützpunkten steigen in den Jahren 2001 bis 2005 bedingt durch das Zusammentreffen von Verlagerungsinvestitionen (pro Jahr Ø 130 Mio. DM), Housing-Programm (pro Jahr Ø 130 Mio. DM) und Eifel 2010-Programm. Im Jahr 2006 gehen diese auf ein Niveau vergleichbar mit dem derzeitigen Stand zurück.

Dieser Rückgang ist in erster Linie auf das Auslaufen der verlagerungsbedingten Investitionen zurückzuführen. Angesichts einiger Unsicherheiten wird der Korridor für die Bauausgaben ab 2006 auf 220 bis 230 Mio. DM geschätzt.

¹³ Auszug aus Gutachten 1 (Kurzfassung der Ergebnisse)

Im Bereich der **Sachmittelausgaben**, die durch die zentralen Einkaufsbüros verwaltet werden, ist in den Basisjahren 1999 und 2000 ein Rückgang von 30 Mio. DM festzustellen. In den folgenden Jahren wird ein Wachstum erwartet, das u.a. auf erhöhten Ausgaben an der AB Spangdahlem beruht. Im Jahr 2006 ist - im Wesentlichen veranlasst durch die nach der Verlagerung zu erwartenden Änderungen im Bereich des Passagier- und Frachtaufkommens sowie der Ausgaben für Wartungsarbeiten – mit einem Ausgabenniveau von insgesamt 392 Mio. DM zu rechnen.

Die **Personalausgaben** bilden mit rd. 1,8 Mrd. DM den größten streitkräftebedingten Ausgabenblock. Von diesem gehen im laufenden Betrieb auch die stärksten Wirkungen auf die rheinland-pfälzische Wirtschaft aus. Mehr als 60 % dieser Ausgaben entfallen auf die Lohn- und Gehaltszahlungen an die rd. 23.000 militärischen und zivilen amerikanischen Bediensteten, der Rest auf die rd. 6.500 nicht amerikanischen Bediensteten. Die Personalausgaben sind im gesamten Untersuchungszeitraum sehr stabil und bewegen sich um die genannten 1,8 Mrd. DM. Daraus wird deutlich, dass die Verlagerung der Funktionen von Rhein-Main nach Ramstein und Spangdahlem nicht mit ins Gewicht fallenden Steigerungen der Beschäftigtenzahlen an diesen Standorten verbunden ist. Sie werden ab 2006 auf zusätzlich 300 Beschäftigte geschätzt, davon 200 am Standort Spangdahlem und 100 in Ramstein. Die damit verbundenen zusätzlichen Personalausgaben werden auf 23 Mio. DM geschätzt. Vom Personalbereich gehen somit aufgrund der Verlegung keine nennenswerten Wirkungen aus. Über die gesamte Zeitspanne weitgehend stabil verläuft der Ausgabenbereich der **Zuschüsse** für die offbase wohnenden amerikanischen Bediensteten.

Die aufgezeigten Gesamtausgaben strömen je nach Sachbereich in unterschiedlichem Maße in den rheinland-pfälzischen Wirtschaftskreislauf und können dann Multiplikatoreffekte in Gang setzen. Die Wirkung dieser Ausgaben auf die zu untersuchenden Größen „Regionales Einkommen“ und „Regionale Beschäftigung“ hängen daher wesentlich von zwei Faktoren ab:

- der Höhe der Abflüsse aus dem Wirtschaftsraum Rheinland-Pfalz.
Je geringer diese Abflüsse sind, umso höher sind die Impulse für die regionale Wirtschaft.
- Der Höhe der Folgewirkungen, die sich im regionalen Multiplikator niederschlagen.
Je höher dieser Einkommensmultiplikator ist, umso höher ist der Gesamteffekt der Ausgaben in Rheinland-Pfalz.

In der folgenden Tabelle und der dazugehörigen Abbildung sind die Ausgaben und die oben kurz beschriebenen Einkommens- und Beschäftigungseffekte für vier Analysebereiche dargestellt. Die Ausgaben werden insgesamt und für jeden der beiden Standorte ausgewiesen. Die vier Analysebereiche werden gebildet, um die Effekte vor und nach der Verlagerung sowie die mit dieser Verlagerung selbst verbundenen Wirkungen unterscheiden zu können.

Dabei muss deutlich zwischen zwei Gruppen von Effekten unterschieden werden:

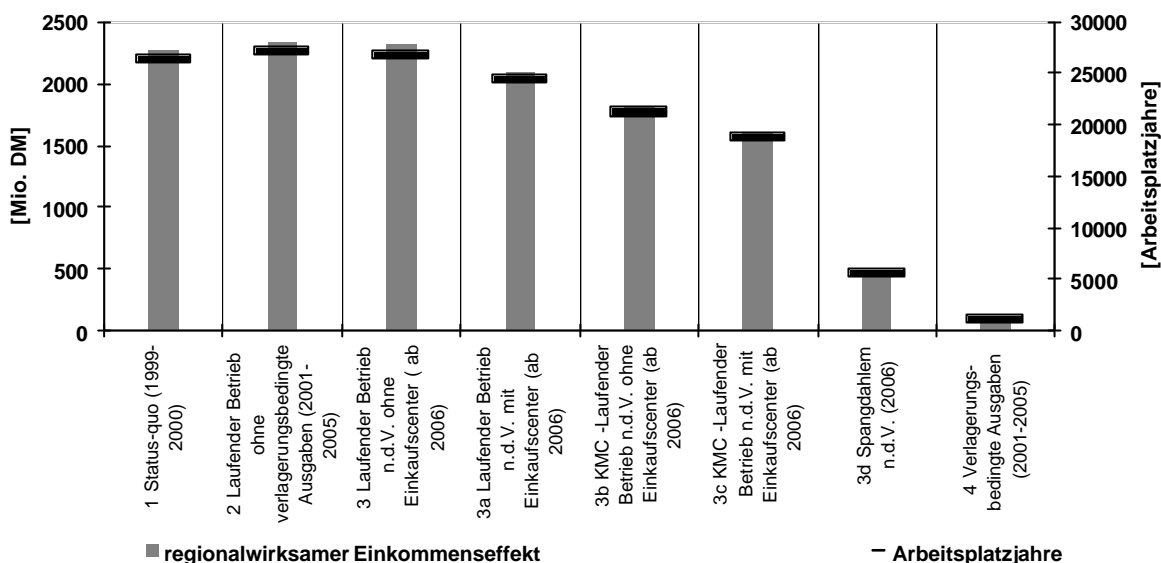
- Effekte, die dauerhaft vom laufenden Betrieb der Basen ausgehen (Analysebereiche 1-3 mit Varianten a-d)
- Effekte, die aufgrund der Verlagerung der Militäraktivitäten vom Flughafen Rhein-Main auf die beiden rheinland-pfälzischen Standorte ausgehen. Diese entstehen nur zeitlich begrenzt durch zusätzliche Ausgaben in den Jahren 2001-2005 und die davon ausgehenden Multiplikatorwirkungen (Analysebereich 4).

Abb.: Quantitative Ergebnisse der regionalwirtschaftlichen Analyse¹⁴

| Analysebereich | jährlicher Gesamtausgabenimpuls (in Mio. DM) | | Einkommenseffekt (in Mio. DM) | | Beschäftigungseffekt (in Arbeitsplatzjahren) | |
|--|--|------|-------------------------------|------|--|-------|
| | KMC | SP | KMC | SP | KMC | SP |
| 1 Status-quo (Ø 1999 und 2000) | 2.077 | 631 | 2.262 | | 26.311 | |
| | 2.707 | | | | | |
| 2 Laufender Betrieb ohne verlagerungsbedingte Ausgaben (Ø 2001-2005) | 2.128 | 662 | 2.334 | | 27.129 | |
| | 2.790 | | | | | |
| 3 Laufender Betrieb nach der Verlagerung ohne KMC-Einkaufszentrum (ab 2006) | 2.152 | 627 | 1.820 | 488 | 21.178 | 5.494 |
| | 2.779 | | 2.308 | | 26.672 | |
| 3a Laufender Betrieb nach der Verlagerung mit KMC-Einkaufszentrum (ab 2006) | 2.152 | 627 | 1.602 | 488 | 18.859 | 5.494 |
| | 2.779 | | 2.090 | | 24.353 | |
| 4 Verlagerung (Ø 2001-2005) | 70 | 64,3 | 46,2 | 43,4 | 598 | 541 |
| | 134 | | 90 | | 1.139 | |

¹⁴ Die geringfügigen Abweichungen zu den Detailrechnungen resultieren aus der vorgenommenen Summierung der Teilergebnissen.

Abb.: Einkommens- und Beschäftigungseffekte nach Analysevarianten



Von den Einrichtungen in Kaiserslautern und Spangdahlem gehen nach der Verlagerung dauerhafte jährliche Ausgabenimpulse von knapp 2,8 Mrd. DM aus. Davon entfallen knapp 2,2 Mrd. DM oder rund 78 % auf den Standort Kaiserslautern und rund 600 Mio. DM oder 22% auf die Airbase in Spangdahlem. Diese jährlichen Gesamtausgaben führen zu Einkommenseffekten von rund 2,3 Mrd. DM und Beschäftigungseffekten von ca. 27.000 Arbeitsplatzjahren.

Von den entstehenden Einkommen entfallen rund 1,8 Mrd. DM auf Impulse von Kaiserslautern/KMC und 500 Mio. DM auf den Stützpunkt Spangdahlem. Etwa 21.200 Arbeitsplatzjahre gehen auf Wirkungen der Ausgaben in KMC, etwa 5.500 Arbeitsplatzjahre auf solche der Airbase Spangdahlem zurück.

Aus dem Vergleich der Status-quo-Analyse mit den geschätzten Gesamtausgaben und ihren Wirkungen nach Abschluss der Verlagerung im Jahre 2006 (Analysebereiche 2 und 3) wird deutlich, dass die regionalwirtschaftlichen Wirkungen der beiden Stützpunkte erhebliche Größenordnungen haben, sich aber aufgrund der Verlagerung der amerikanischen Aktivitäten vom Rhein-Main-Flughafen auf die Standorte in Rheinland-Pfalz nicht dauerhaft erhöhen.
[Hervorhebung PGW]

Die Wirkungen der Verlagerung selbst müssen gesondert betrachtet werden (Analysebereich 4). Die damit verbundenen jährlichen Ausgaben in den Jahren 2001-2005 werden auf durchschnittlich 135 Mio. DM pro Jahr an beiden Standorten geschätzt. Davon gehen Einkommenseffekte von rund 90 Mio. DM und Beschäftigungseffekte von rund 1.150 Arbeitsplatzjahren aus (Analysebereich 4). Der Gesamtimpuls beträgt also 670 Mio. DM in fünf Jahren, wobei der zeitliche Schwerpunkt der Ausgaben in den Jahren 2003 bis 2005 erwartet wird. Unterstellt man, dass die Multiplikatorwirkungen im wesentlichen in den ersten drei bis fünf Jahren nach dem Ausgabenimpuls anfallen, kann man von einer zeitlich begrenzten

Wirkung in den Jahren 2002 bis max. 2010 ausgehen, danach sind keine regionalwirtschaftlichen Wirkungen der verlagerungsbedingten Ausgaben mehr zu erwarten. Der Höhepunkt dieser Wirkungen dürfte in den Jahren 2005 bis 2008 erreicht werden. Die gesamten temporären Einkommenseffekte in dieser Zeit können also mit 450 Mio. DM, die Beschäftigteneffekte mit 5.750 Arbeitsplatzjahren beziffert werden. Diese Effekte gehen fast zu gleichen Teilen von den beiden Standorten aus, auf Spangdahlem entfallen 48 % der Ausgaben und der induzierten Wirkungen, auf Ramstein somit 52 %. [...]

Sowohl für die normal anfallenden Bauausgaben, insbesondere aber auch für die während der Verlagerung anfallenden Bauausgaben sollte der Beteiligung des rheinland-pfälzischen Bau- und Ausbaugewerbes besondere Beachtung geschenkt werden. Im Zusammenhang mit der Erhöhung der Beteiligung regionaler Anbieter bei Ausschreibungen im Bereich der baulichen Modernisierung und Funktionsausweitung ist es vor dem Hintergrund der Betriebsgrößenstrukturen im rheinland-pfälzischen Bau- und Ausbaugewerbe von Vorteil, wenn die LBB in den Ausschreibungen ausdrücklich Arbeitsgemeinschaften als Zielgruppe benennen. Eine verstärkte Auslobung von Fach- und Teillosen stellt eine weitere Maßnahme dar, um rheinland-pfälzische Firmen zukünftig verstärkt an den zu erwartenden Bauaktivitäten auf den Stützpunkten zu beteiligen. Dies führt allerdings zu einem höheren Arbeitsaufwand bei den LBB. Der dazu erforderliche personelle Ausbau der LBB ist unseres Erachtens vor dem Hintergrund der positiven Effekte für die rheinland-pfälzische Wirtschaft sinnvoll und zu empfehlen.

[...]

3. Wirkungsanalyse ¹⁵

Die Verlagerung der Rhein-Main Air Base von Frankfurt / Main nach Ramstein und Spangdahlem ist aus der Sicht der Landes-, Regional- und Kommunalentwicklung von großer Bedeutung, da die Verlagerung einer militärischen Organisationseinheit in den Zielstandorten eine Reihe von Wirkungen entfalten kann. Um die positiven Wirkungen möglichst umfassend nutzen und den möglichen negativen Effekten frühzeitig und gezielt entgegensteuern zu können, ist die Durchführung einer Wirkungsanalyse ex ante, also im Vorfeld der Maßnahme erforderlich.

Ziel der gutachterlichen Stellungnahme ist es, die mit der Verlagerung der Rhein-Main Air Base Frankfurt / Main der U.S. Streitkräfte einhergehenden Wirkungen in den beiden Standortregionen Ramstein und Spangdahlem zu untersuchen.[...]

Die Tatsache, dass zu den Basiswirkungen der Luftwaffenstützpunkte Ramstein und Spangdahlem weder aktuelle noch umfassende Informationen vorliegen, machte es unabdingbar im Rahmen der Studie zunächst die grundlegenden bestehenden Wirkungen der U.S. Militärpräsenz zu erfassen und zu analysieren; darauf aufbauend konnten die Wirkungen der Verlagerung erfasst werden. Die Studie konzentriert sich hierbei räumlich auf die Standortregionen Ramstein und Spangdahlem und sachlich auf die nachfolgend aufgelisteten Wirkungsfelder:

- Wirtschaftsstruktur
- Siedlungsstruktur
- Infrastruktur
- Ökologie
- Sozialstruktur, Kultur und Image

Die Notwendigkeit der Erfassung relevanter Basisdaten erforderte neben einer umfassenden Literatur- und Dokumentenanalyse, umfangreiche empirische Erhebungen. Dazu wurden im Zeitraum von März bis September 2001 nahezu 50 Gespräche mit Experten der U.S. amerikanischen Streitkräfte, den betroffenen kommunalen Entscheidungsträgern sowie mit Fachleuten der regionalen Wirtschaftsverbände geführt. Die Erfassung insbesondere der ökonomischen Wirkungen des Rhein-Main Verlagerungsprogramms erfolgte in einer Zeitspanne von August bis Oktober 2001 in einer breit angelegten schriftlichen Befragung von Unternehmen ausgewählter Wirtschaftsbranchen in den Standortregionen Ramstein und Spangdahlem:

- Bauwirtschaft
- Einzelhandel
- Hotellerie, Gastronomie und Freizeitsektor
- Immobilienwirtschaft

¹⁵ Auszug aus Gutachten 2 (Kurzfassung)

Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Studie zusammenfassend dargestellt:

Wirkungen auf die Wirtschaftsstruktur

Die U.S. amerikanischen Militärstreitkräfte der U.S. Air Forces in Europe sowie der U.S. Army Europe bilden mit

- **5900 Arbeitsplätzen** für Zivilbeschäftigte nach deutschem Recht in der Kaiserslauterer Militärgemeinde und

- **750 Arbeitsplätzen** für Zivilbeschäftigte nach deutschem Recht im Team Eifel

in den Standortregionen Ramstein und Spangdahlem jeweils einen der größten und bedeutendsten Arbeitgeber für die heimische Bevölkerung. Darüber hinaus stellen die U.S. Militärstreitkräfte sowie deren Familienangehörige auch einen erheblichen Wirtschaftsfaktor für die regionalen und lokalen Wirtschaftsunternehmen dar. In den empirischen Erhebungen der Universität Kaiserslautern konnte festgestellt werden, dass die regionalen Wirtschaftsunternehmen der Bauwirtschaft, des Einzelhandels, der Hotellerie, Gastronomie und des Freizeitsektors sowie der Immobilienbranche an den Standorten Ramstein und Spangdahlem **durchschnittlich rd. 220 Mio. € jährlich** mit den U.S. amerikanischen Streitkräften sowie deren Familienangehörigen erwirtschaften. Dadurch werden **ca. 890 indirekte Arbeitsplätze** in den beiden Standortregionen geschaffen bzw. gesichert. Die größten quantitativen Wirkungen der U.S. Militärpräsenz entfalten sich mit insgesamt 158 Mio. € am Standort Ramstein und mit 26 Mio. € am Standort Spangdahlem in der Bauwirtschaft. Der zweitgrößte, aber nicht minder bedeutsame Wirkungsbereich stellt die Hotellerie und Gastronomie dar. Die wirtschaftsstrukturellen Wirkungen können im Einzelnen getrennt nach Standorten und Wirtschaftsbranchen Tabelle I entnommen werden. Die darin aufgeführten Summen sind als konservativ ermittelte Untergrenze zu betrachten. Die tatsächlichen monetären Wirkungen liegen noch weitaus höher.

Durch das Rhein-Main Verlagerungsprogramm und zusätzliche Projekte im Rahmen der Housing Programme zur Modernisierung der Wohn- und Wohnfolgeeinrichtungen der Amerikaner werden bis zum Jahr 2010 in die Erweiterung und Modernisierung der Luftwaffenstandorte Air Base Ramstein und Air Base Spangdahlem insgesamt **knapp eine Milliarde Euro** investiert. Der Anteil des Verlagerungsprogramms daran beträgt bis 2005 alleine **rd. 630 Mio. €**.

Zusätzlich dazu erfolgt eine Personalaufstockung der militärischen Bediensteten von insgesamt rd. 300 Personen. Davon entfallen auf die Air Base Spangdahlem rd. 200 und auf die Air Base Ramstein rd. 100 Personen. Hinzuzurechnen sind jeweils noch die Familienangehörigen der U.S. Bediensteten, wofür ein Faktor von 1,8 realistisch ist. Die Erhöhung der Anzahl der Zivilbeschäftigten nach deutschem Recht ist nach bisherigem Erkenntnisstand nicht vorgesehen.

Vor dem Hintergrund des sukzessiven Personalabbaus im Zuge der Konversion militärischer Standorte sowie aufgrund von Rationalisierungstendenzen („Outsourcing“) bei den U.S. Streitkräften, **liegt die wesentliche Bedeutung des Rhein-Main Verlagerungsprogramms diesbezüglich in der Sicherung der bestehenden Arbeitsplätze für Local Nationals (LN).** [Hervorhebung PGW]

Tab. I: Wirtschaftsstrukturelle Wirkungen der U.S. Militärpräsenz auf die regionalen Wirtschaftsunternehmen

| | Betroffenheit | Umsätze | Durchschnittl. U.S. Anteil¹⁶ | Indirekte Arbeitsplätze |
|--|----------------------|--------------------------|--|--------------------------------|
| Standort Ramstein | | | | |
| Handwerk | 47% | 6,5 Mio. € | 20 % | 40 |
| Baugewerbe | 50 % | 28,5 Mio. € | 30 % | 120 |
| Generalunternehmen | 75 % | 123 Mio. € | 57 % | 400 |
| Einzelhandel | 75 % | 20 Mio. € | 8 % | 40 |
| Hotellerie, Gastronomie und Freizeit | 70 % | 2 Mio. € | 20 % | 50 |
| Immobilienwirtschaft | 66 % | k. A. | 35 % | 10 |
| Standort Spangdahlem | | | | |
| Handwerk | 40 % | 10 Mio. € | 30 % | 70 |
| Baugewerbe | 55 % | 16 Mio. € | 20 % | 65 |
| Einzelhandel | 60 % | 11 Mio. € | 10 % | 70 |
| Hotellerie, Gastronomie und Freizeit | 80 % | 0,5 Mio. € | 20 % | 5 |
| Immobilienwirtschaft | 100 % | 2,5 Mio. € | 10 % | 20 |
| Gesamt Standort Ramstein | | 180 Mio. € Umsatz | | 660 Arbeitsplätze |
| Gesamt Standort Spangdahlem | | 40 Mio. € Umsatz | | 230 Arbeitsplätze |
| Gesamt | | 220 Mio. € Umsatz | | 890 Arbeitsplätze |

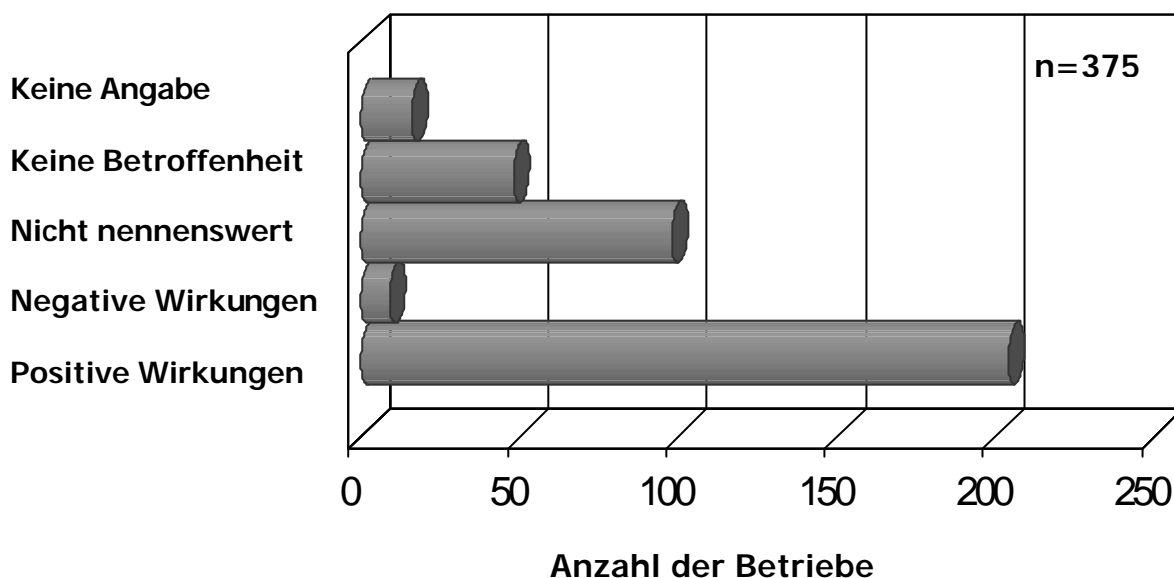
Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2001/02

Das Investitionsverhalten der U.S. amerikanischen Streitkräfte der beiden Militärstützpunkte ist von einer traditionell hohen regionalen Verbleibquote bei der Auftragsvergabe geprägt. Am Standort Spangdahlem beispielsweise werden seit nahezu 30 Jahren ca. 95 % aller Bauaufträge an Betriebe der heimischen Baubranche vergeben. Es ist daher davon auszugehen, dass der Großteil des Investitionsvolumens des Verlagerungsprogramms bis Ende 2005, als auch der Modernisierungsprojekte bis 2010 in die regionale Wirtschaft fließen.

¹⁶ Hier werden die durchschnittlichen Anteile am Gesamtumsatz bedingt durch die U.S. Militärpräsenz und bezogen auf den gesamten Untersuchungsraum aufgeführt. Die vergleichsweise geringen Anteile dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass räumlich konzentriert im direkten Umfeld um die Air Base Standorte eine Vielzahl von Einzelunternehmen existieren, die sich auf die Leistungserbringung für die Streitkräfte spezialisiert haben und nahezu ausschließlich für die U.S. Amerikaner tätig sind.

Die größten kurz- bis mittelfristigen verlagerungsbedingten Effekte werden daher der Bauwirtschaft zugeschrieben („Boomphase“). Langfristig werden sich die Wirkungen nach 2010 jedoch wieder relativieren und bedingt durch den großen Wartungs- und Instandhaltungsaufwand für Infrastruktureinrichtungen und Gebäude auf einem geringeren Niveau stabilisieren. Ein Problem in der Bauwirtschaft stellt die zunehmende Übernahme von U.S. Bauaufträgen durch Groß- und Generalbauunternehmen sowie die wachsende Konkurrenz durch ausländische Baubetriebe dar. Die heimische traditionell klein- und mittelständische Baubranche befürchtet in diesem Zusammenhang vor allem den Verlust ihrer Eigenständigkeit und den Zwang in die Subunternehmerschaft.

Abb.: Wirkungen des Verlagerungsprogramms auf die regionale Wirtschaft
Ergebnisse der Befragung regionaler Wirtschaftsunternehmen



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2001/02

[...]

In der Hotellerie und Gastronomie besteht ein latenter Bedarf nach Einrichtungen mit einem hochwertigen Angebot an Beherbergungsmöglichkeiten sowie gastronomischen Angeboten und Service. Speziell die Hotels haben sich in der Vergangenheit auf die amerikanischen Bedürfnisse wie beispielsweise Übergangswohnungen/-appartements und gehobene Ausstattung spezialisiert. Von der Erweiterung der militärischen Einrichtungen sowie der Aufstockung der Personalkapazitäten im Zuge des Rhein-Main Verlagerungsprogramms gehen überwiegend positive Tendenzen für die Hotellerie, Gastronomie und den Freizeitsektor. Dies gilt insbesondere für den Standort Ramstein, der als größte Drehscheibe der amerikanischen Streitkräfte für Passagiere und Logistik in Europa ausgebaut wird. Die Bewältigung des prognostizierten zusätzlichen Aufkommens von täglich rd. 1000 Passagieren mit einer Verweildauer von 1-3 Tagen kann aufgrund

der defizitären Beherbergungskapazitäten auf der Air Base Ramstein nur durch die weitere Inanspruchnahme von Bettenkapazitäten in der lokalen und regionalen Hotellerie erreicht werden.

Auch für die Immobilienwirtschaft in den Standortregionen Ramstein und Spangdahlem stellt die U.S. Klientel seit jeher einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Vor dem Hintergrund des Rhein-Main Verlagerungsprogramms und der damit einhergehenden Personalaufstockung um rd. 300 Soldaten zuzüglich deren Familienangehörigen ist von einem Aufschwung in der Immobilienbranche auszugehen.

Wirkungen auf die Siedlungsstruktur

Mehr als die Hälfte der an den Stützpunkten Ramstein und Spangdahlem stationierten Soldaten sowie grundsätzlich alle U.S. amerikanischen Zivilbeschäftigten leben in privat angemietetem Wohnraum in Gemeinden im Umkreis von bis zu 30 km um die Luftwaffenstützpunkte. Die Vermietung von privatem Wohnraum an U.S. amerikanische Bürger hat in den Standortregionen Ramstein und Spangdahlem daher seit nahezu 50 Jahren Tradition. Trotz enormer finanzieller Einbußen durch den Truppenabzug in den 90er Jahren sowie die wachsenden Wohnungs- und Ausstattungsstandards, gilt die Vermietung von Wohnraum an U.S. Amerikaner als lukratives Geschäft. Aktuell liegen die Mietpreise für Amerikaner in den Standortregionen Ramstein und Spangdahlem durchschnittlich zwischen 4-6,5 €/m². In stützpunktnahen Lagen im gehobenen Segment werden Spitzenmieten von bis zu 7,5 €/m² gezahlt. Diese Preise haben Großstadtniveau und sind für die ländlichen, z.T. peripher gelegenen Räume in den Regionen Westpfalz und Trier als sehr hoch anzusehen. Für die einheimische Bevölkerung ergeben sich daher bei der Wohnungssuche Nachteile.

Die Nachfrage der U.S. Amerikaner richtet sich v.a. auf stützpunktnahe Wohnungen und Häuser in bis zu 10 km Entfernung zu den Luftwaffenstützpunkten. Bei Familien mit Kindern spielt zudem die Zugehörigkeit zum Schuldistrikt und die Zuordnung zur Schulbusroute eine tragende Rolle bei der Standortentscheidung. Die Amerikaner fragen ausschließlich große Wohnungen ab ca. 80 m² und Häuser ab ca. 120 m² nach. Sie bevorzugen zudem Neubauten mit einer gehobenen bis exklusiven Ausstattung. Dazu gehören insbesondere 2-3 Gästezimmer, mindestens 2 Bäder, Zentralheizung, mehrere Telefonleitungen für Fax und Modem, Balkon, Terrasse oder Garten sowie ausreichende Lagerkapazitäten und Parkplätze.

Durch das Rhein-Main Verlagerungsprogramm wird Ende 2005 Wohnraum für ca. 400 Personen in Spangdahlem und ca. 200 Personen in Ramstein erforderlich. Dieser Bedarf kann trotz der umfangreichen Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen im Rahmen der Housing Programme 2010 an den Standorten Ramstein und Spangdahlem nur in geringem Maße in U.S. Regierungswohnungen gedeckt werden. Der Großteil der Neuankömmlinge sowie die zusätzlichen allgemeinen Umzüge verlangen nach privatem Wohnraum außerhalb der Air Basen.

Aufgrund der Tatsache, dass sich die Immobilienmärkte in den Standortregionen Ramstein und Spangdahlem aktuell entspannt darstellen und auch keine anderweitigen Prognosen für die kommenden Jahre bestehen, lässt darauf schließen, dass die Nachfrage in den Jahren 2005 und 2006 ohne Probleme absorbiert werden kann. Darüber hinaus ist die ausreichende Verfügbarkeit bzw. der zügigen Mobilisierung von Wohnbauflächen bis auf wenige Ausnahmen wie beispielsweise in der Sickingenstadt Landstuhl in fast allen Anliegergemeinden gegeben. Konkrete Vorsorgemaßnahmen in Hinblick auf konkrete Flächenausweisungen oder Planungen für Wohnbauprojekte existieren zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht.

[...]

Wirkungen auf die Infrastruktur

In den Bereichen technische Infrastruktur und soziale Infrastruktur funktionieren die Luftwaffenstützpunkte Air Base Ramstein und Air Base Spangdahlem als weitestgehend autarke Systeme, die in der Zukunft z.B. mit dem Bau eines Krankenhauses am Standort Spangdahlem noch weiter ausgebaut werden.

Der Bereich der Verkehrsinfrastruktur stellt sich an beiden Standorten problembehaftet dar, denn die hohe Verkehrsdichte auf den Hauptzugangsrouten zu den Luftwaffenstützpunkten Air Base Ramstein und Air Base Spangdahlem führen zu Immissionsbelastungen. Diese Wirkungen werden sich im Zuge des Rhein-Main Verlagerungsprogramms, insbesondere durch die Aufwertung des Flugplatzes Ramstein als europäischer Dreh- und Angelpunkt im amerikanischen Militärflugverkehrssystem weiter verdichten. Während für den Standort Spangdahlem mit dem vierspurigen Ausbau der Bundesstraße 50, dem Bau des Südtores zur Air Base in Binsfeld sowie dem Anschluss des Luftwaffenstützpunktes an die Bundesautobahn 60 vielfältige Entlastungsmaßnahmen durchgeführt werden, bestehen zur Behandlung der Verkehrsproblematik am Standort Ramstein bisher weder von deutscher noch von amerikanischer Seite konkrete Konzepte oder Planungen.

Ökologische Wirkungen

Neben dem allgemeinen Landverbrauch sowie den insbesondere in flugaffinen Bereichen vorkommenden Kontaminationen, konzentrieren sich die ökologischen Wirkungen an den Standorten Ramstein und Spangdahlem v.a. auf die Lärm- und Schadstoffimmissionen der Flugnutzung. Diese sind zwar im Laufe der Jahre und der fortschreitenden technischen Entwicklung an beiden Standorten stark zurückgegangen, dennoch herrschen am Standort Ramstein bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen und am Standort Spangdahlem bedingt durch den Einsatz der lauten Fighter teilweise hohe Belastungen vor. Im Zuge des Rhein-Main Verlagerungsprogramms ist mit dem Funktionswandel der Luftwaffenstützpunkte von einer Abnahme der Fluglärm- und Schadstoffbelastungen auszugehen. Dem Bodenlärm, der insbesondere am Standort Ramstein sehr stark ausgeprägt ist, soll mit dem Bau einer Lärmschutzhalle entgegengewirkt werden.

Wirkungen auf Sozialstruktur, Kultur und Image

Zwischen den Amerikanern und den Deutschen herrschen in den Standortregionen Ramstein und Spangdahlem durchweg gute Beziehungen. Diese gründen sich in hohem Maße auf die nahezu 50-jährige Tradition der U.S. Militärpräsenz in Rheinland-Pfalz. Darüber hinaus spielt der wirtschaftsstrukturelle Einfluss der Präsenz der U.S. Streitkräfte jedoch die ausschlaggebende Rolle, v.a. vor dem Hintergrund der negativen Wirkungen der Flugnutzung.

Eine im Vorfeld der Umzugsplanung zurückhaltende Informationspolitik staatlicherseits (Bund und Land) sowie der U.S. amerikanischen Streitkräfte hat dazu geführt, dass hinsichtlich des Rhein-Main Verlagerungsprogramms vereinzelt negative Stimmen in den Standortregionen laut wurden. Die überwiegende Mehrheit von kommunaler Seite sowie der Bevölkerung begrüßen jedoch die Verlagerungsmaßnahmen und knüpft daran die Erwartung, einer Steigerung positiver wirtschaftsstruktureller Effekte in den ansonsten relativ strukturschwachen ländlich geprägten Regionen Westpfalz und Trier.

Seit dem 11. September 2001 befinden sich die amerikanischen Streitkräfte an den Standorten Ramstein und Spangdahlem in einer latenten Bedrohungssituation, die eine noch stärkere Innenorientierung als bisher zur Folge hatte. Dies hat wiederum dazu geführt, dass große Unsicherheiten in der Bevölkerung gegenüber dem Rhein-Main Verlagerungsprogramm entstanden sind.

[...] Insgesamt betrachtet [werden] die positiven Wirkungen des Verlagerungsprogramms auf die wirtschaftsstrukturelle Entwicklung in Form der Stabilisierung der zivilen Arbeitsplätze sowie der Auftragsbeziehungen, der privaten Mieteinnahmen etc. in den Standortregionen eindeutig die negativen Effekte überwiegen. Die zukünftige Erhaltung bzw. Stärkung der bislang hohen Partizipation der Wirtschaft als auch der breiten Bevölkerung an der U.S. Militärpräsenz sowie die Intensivierung sozialer Bindungen bilden in diesem Zusammenhang die entscheidenden Faktoren für die Akzeptanz der U.S. Amerikaner in den Standortregionen Westpfalz und Trier. [...]