



Projektgesellschaft

**Verkehrslandeplatz
Coburg****Neubau Verkehrslandeplatz Coburg****Planfeststellungsverfahren****Allgemeinverständliche
Zusammenfassung**Projekt-Nr.: **84181**Bericht-Nr.: **01**

Erstellt im Auftrag von:

Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH**Hahnweg 139****96450 Coburg**

Benjamin Bartsch, Ralf Geissler

Iris Busch

2014-10-27

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
EINLEITUNG	4
1 LUFTVERKEHRSPROGNOSE	5
2 BEDARFSBEGRÜNDUNG.....	9
3 ALTERNATIVENPRÜFUNG.....	12
4 BESCHREIBUNG DES VORHABENS.....	14
5 TECHNISCHES LÄRMGUTACHTEN	16
6 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE UND LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGELEITPLAN	18
7 SPEZIELLE ARTENSCHUTZRECHTLICHE PRÜFUNG (SAP).....	21
8 NATURA 2000 VERTRÄGLICHKEITSSTUDIE	22
9 GEOLOGIE – HYDROGEOLOGIE/HYDROLOGIE – BAUGRUND.....	24
9.1 Geologie.....	24
9.2 Hydrogeologie/Hydrologie.....	24
9.3 Baugrund	25
10 GUTACHTEN FLUGKLIMATOLOGIE	26
11 GUTACHTEN LUFTSCHADSTOFFE	27
12 VERKEHRSGUTACHTEN.....	28

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	Seite
Abbildung 1.1	Flugbewegungen am VLP Coburg-Brandensteinebene nach Startgewichtsklassen und Luftfahrzeuggruppen im Jahr 2009.....6
Abbildung 1.2	Gesamtergebnis der Bedarfsprognose inklusive Szenarien.....7
Abbildung 4.1	geplanter Verkehrslandeplatz Coburg am Standort Meeder-Neida..... 14

UNTERLAGENVERZEICHNIS

[U1]	Luftverkehrsprognose und Bedarfsbegründung – Ordner 2 (2.2)
[U2]	Alternativenprüfung – Ordner 2 (2.3)
[U3]	Technische Planung – Ordner 3 (gesamt)
[U4]	Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan – Ordner 4 (4.2)
[U5]	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung saP – Ordner 4 (4.3)
[U6]	Natura 2000 Verträglichkeitsstudie – Ordner 4 (4.4)
[U7]	Technisches Lärmgutachten – Ordner 5 (5.3.1)
[U8]	Geologie, Hydrogeologie/Hydrologie, Baugrund – Ordner 5 (5.4)
[U9]	Flugklimatologisches Gutachten – Ordner 5 (5.5)
[U10]	Gutachten Luftschadstoffe – Ordner 5 (5.6)
[U11]	Verkehrsgutachten – Ordner 5 (5.7)

EINLEITUNG

Eine industrialisierte Region wie der Coburger Raum ist auf einen Verkehrslandeplatz angewiesen, der einerseits den gegenwärtigen Luftverkehrsbedarf befriedigt, und der andererseits für Instrumentenflugverkehr (IFR-GPS) geeignet und nachhaltig gerüstet ist. Dies ist für einen qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr (Werkverkehr und gewerblicher Verkehr) unabdingbar, der auf Zuverlässigkeit, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Luftverkehrs angewiesen ist und die Abhängigkeit der Unternehmen vom witterungsbedingt eher unzuverlässigen Sichtflugverkehr (VFR) verringert. Ein entsprechend ausgestatteter neuer Verkehrslandeplatz Coburg kann dadurch nachhaltig die Attraktivität der gesamten Wirtschaftsregion als Industriestandort gewährleisten.

Der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene entspricht in der derzeitigen Konfiguration mit einer Start- und Landebahnlänge (SLB) von 632 m und einer verkürzten Anflugbefeuerung für den Instrumentenflugbetrieb in lediglich eine Landerichtung nicht den aktuellen Sicherheitsanforderungen und wird daher seit mehreren Jahren aufgrund von bereits mehrmals verlängerten, befristeten Ausnahmegenehmigungen für den Instrumentenflugverkehr betrieben.

Die Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH als Vertreterin der Interessen von Stadt und Landkreis Coburg, dem Aero-Club Coburg e.V. als Betreiber des bestehenden Verkehrslandeplatzes sowie privater Unternehmen hat deshalb das Ziel, ein Planfeststellungsverfahren für den Neubau eines Verkehrslandeplatzes am Standort Meeder-Neida zu beantragen und durchzuführen.

Das Bestreben des Projektträgers ist es – aufgrund der bis längstens 31.12.2019 limitierten Sondergenehmigung für die verkürzte Anflugbefeuerung als Grundlage für die Durchführung des Instrumentenflugbetriebs auf dem bestehenden Verkehrslandeplatz Brandensteinebene – spätestens ab dem 1.1.2020 einen neuen Verkehrslandeplatz an einem zukunftssicheren Standort in Betrieb zu nehmen.

1 LUFTVERKEHRSPROGNOSE

Der vorgesehene Neubau des Verkehrslandeplatzes Coburg am Standort Meeder-Neida mit einer im Vergleich zum bisherigen VLP Coburg-Brandensteinebene verlängerten Start- und Landebahn dient der Bestandssicherung. Wie im Folgenden zu erläutern ist, ergibt sich der Bau des neuen Verkehrslandeplatzes im Wesentlichen aus der verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Bedeutung des von der kurzen Start- und Landebahn (SLB) des VLP Coburg-Brandensteinebene am stärksten betroffenen Aufkommensegments, nämlich des Werk- und Geschäftsreiseverkehrs. Die vorliegende Luftverkehrsprognose [U1] stützt die regionalwirtschaftliche Bedeutung dieser Flugart sowohl durch die historisch nachgewiesene Verkehrsnachfrage wie auch durch die bis zum Jahr 2025 prognostizierten Flugbewegungen. Diese verdeutlichen, dass sowohl heute als auch in Zukunft eine signifikante Nachfrage nach Werk- und Geschäftsreiseverkehr für die Region Coburg besteht.

Der Bedarf an Werkverkehr hat in Coburg zwischen 1999 und 2009, dem Basisjahr der Luftverkehrsprognose, kontinuierlich zugenommen. Die Starts und Landungen stiegen von 956 im Jahr 1999 auf 1.408 im Jahr 2009. Dies entspricht einem jährlichen linearen Wachstum von 3,9 % bzw. einem Gesamtwachstum von 47 % und spiegelt den in den vergangenen Jahren zunehmenden Bedarf an Geschäftsflügen der in Coburg angesiedelten Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes zu in- und ausländischen Wirtschaftszentren wider. Vor allem die Unternehmen des Maschinenbaus und der Automobilindustrie waren im betrachteten Zeitraum durch eine Ausweitung und ansteigende Globalisierung ihrer Supply Chains und Vertriebsnetzwerke betroffen und dadurch auf einen funktionsfähigen Werk- und Geschäftsflugverkehr angewiesen.

Die folgende Tabelle zeigt, dass im Basisjahr der Luftverkehrsprognose die Flugbewegungen mit den Flugzeuggruppen P1.4 und S1.0 (S5.1) der Startgewichtsklasse 2,0 bis 5,7 t MTOM im Wesentlichen den Geschäftsreise- und Werkverkehr aus und in die Wirtschaftsregion Coburg abbilden, und dass diese Flugart ca. 10 % der gesamten Flugbewegungen am VLP Coburg-Brandensteinebene repräsentierte.

Abbildung 1.1 Flugbewegungen am VLP Coburg-Brandensteinebene nach Startgewichtsklassen und Luftfahrzeuggruppen im Jahr 2009

Flugart	Luftfahrzeuggruppe nach AzB/08 [LuftVZO]									Segel- flüge	Be- mannte Ballone	Summe
	P1.0 [M]	P1.1 [K]	P1.2 [E]	P1.3 [E, G]	P1.4 [F, I]	P2.1 [A, B, C]	S1.0 (5.1) [A, B, C, G, I]	H1.0 bis H2.1 [H]				
	Ultra- leicht	Motor- segler	Propeller- flugzeug < 2 t beim Schlepp- start	Propeller- flugzeug < 2 t	Propeller- flugzeug 2 - 5,7 t	Propeller- flugzeug > 5,7 t	Strahl- flugzeug < 34 t	Hub- schrauber				
Werkverkehr	0	0	0	260	794	4	220	130	0	0	1.408	
Schulflüge	0	0	59	619	0	0	0	0	0	0	678	
Sportflüge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sonstige Motorflüge	0	0	553	5.761	164	14	0	88	0	0	6.580	
Ultraleichtflüge	1.004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.004	
Motorsegelflüge	0	628	0	0	0	0	0	0	0	0	628	
Segelflüge	0	0	0	0	0	0	0	0	1.662	0	1.662	
Bemannte Ballone	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	
Nicht-gewerblich												
Taxiverkehr	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	
Gewerbliche Schulflüge	0	0	0	90	0	0	0	2	0	0	92	
Sonstige gewerbliche Flüg	0	0	0	10	2	0	0	90	0	0	102	
Gewerblich												
Summe *	1.004	628	612	6.740	960	18	220	312	1.662	8	12.164	

* Die Summe der dargestellten Einzelwerten kann durch Rundung von der tatsächlichen Summe leicht abweichen.

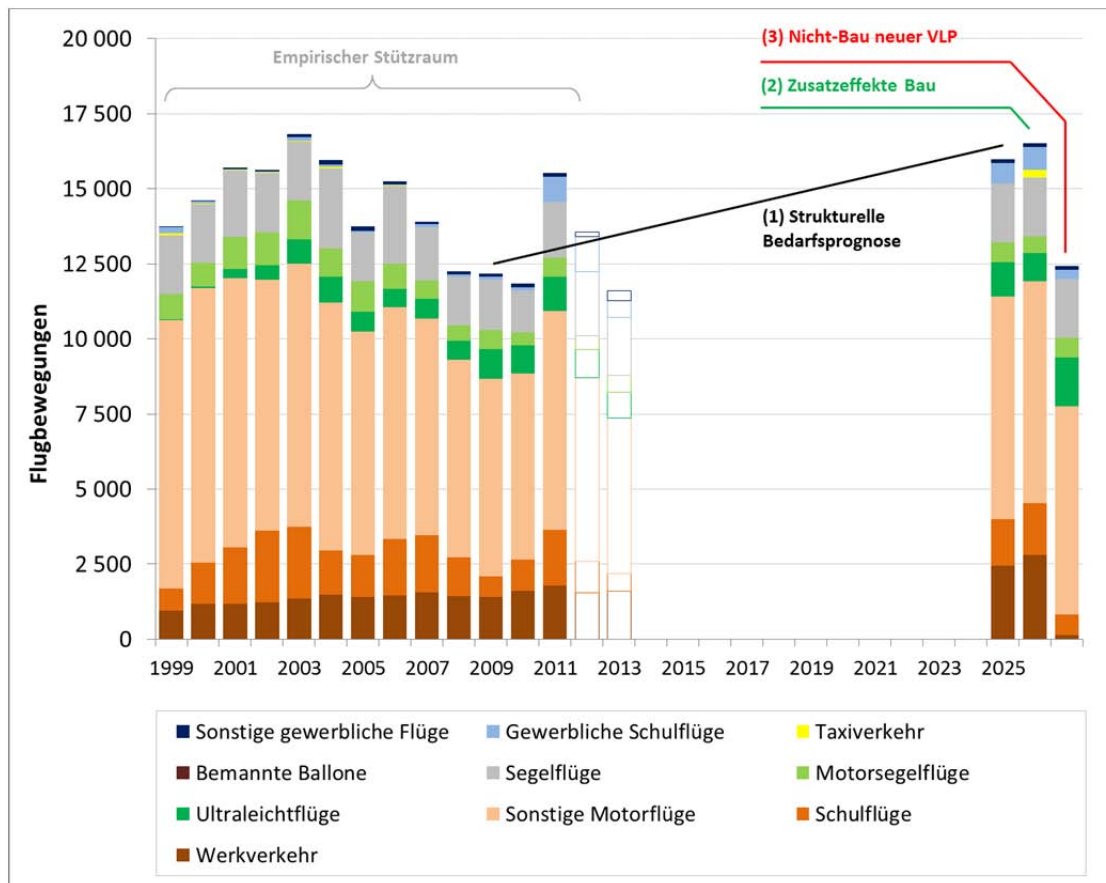
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 6-2 (2009), Aero Club Coburg (2012)

Der Luftverkehr in dieser Flugart und mit den beschriebenen Flugzeuggruppen ist in hohem Maße vom Instrumentenflug (IFR) und der Nutzung des entsprechenden Luftraums F abhängig. Die Mehrheit der in Stadt und Landkreis Coburg tätigen Unternehmen erzielen den Großteil ihrer Wertschöpfung aus globalen und europaweiten Geschäftsverbindungen (Exportquote ca. 80 %). Die zeitgenaue Verfügbarkeit von Lieferungen, Leistungen und die zuverlässige Erreichbarkeit von Geschäftspartnern in den europaweiten Unternehmens- und Zuliefernetzwerken sind für den Erfolg der Coburger Unternehmen von hoher Bedeutung. Dies erfordert einen vom reinen Sichtflug unabhängigen Flugplatz. Für diesen Luftverkehr ist des Weiteren auch eine ausreichende Länge der Start- und Landebahn mit zugehöriger, richtlinienkonformer Anflugbe-feuerung sowohl hinsichtlich der Genehmigungslage als auch im Hinblick auf die Sicherheit des Luftverkehrs von herausragender Bedeutung. Da der bestehende Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene diesen Anforderungen dauerhaft nicht mehr gerecht werden kann, ist ein Neubau des Verkehrslandeplatzes notwendig, um diese Verkehrsnachfrage zu befriedigen.

Dies wird durch die Luftverkehrsprognose belegt, die eine weitere Steigerung der Flugart „Werkverkehr“ bis zum Jahr 2025 bestätigt. Die Berechnungen ergeben, dass aus dem historischen und strukturellen Bedarf am Standort Coburg von zukünftig leicht steigenden Flugbewegungen ausgegangen werden kann. Dabei kommt es aufgrund der positiven regionalen Wirtschaftsentwicklung insbesondere im Werkverkehr zu einem strukturellen Wachstum bis zum Prognosehorizont 2025, der +3,5 % p. a. beträgt (basierend auf dem Basisjahr der Prognose 2009). Dies resultiert in 2.459 Flugbewegungen in 2025. Im Vergleich dazu betrug zwischen

1999 und 2011 die durchschnittliche jährliche Anzahl an Flugbewegungen 1.389. Zu diesem Wachstum im Werk- und Geschäftsflugverkehr trägt in Zukunft auch der Taxiverkehr bei (gewerblicher Luftverkehr), der im Fall eines richtlinienkonformen Neubaus des VLP Coburg wieder mit Flächenflugzeugen durchgeführt werden kann.

Abbildung 1.2 Gesamtergebnis der Bedarfsprognose inklusive Szenarien



Quelle: UNICONSULT (2013)

Darüber hinaus sind zusätzliche negative Effekte zu betrachten, welche im Falle eines ausbleibenden Neubaus auf die aktuelle und zukünftige Luftverkehrsnachfrage in Coburg wirken werden. Im Vergleich zu dem im Szenario „Zusatzeffekte Bau“ ermittelten Potential von 16.527 Flugbewegungen (Wachstum im Werkverkehr von +4,4 % p. a. (Basisjahr 2009) auf 2.804 Flugbewegungen in 2025 und im Taxiverkehr um +35,2 % p. a. auf 250 Flugbewegungen in 2025) wird im Szenario „Nicht-Bau neuer VLP“ die Nachfrage auf insgesamt 12.434 Flugbewegungen sinken. Dies entspricht einem Verlust potentieller Nachfrage von knapp -25 %. Im Werkverkehr wird sogar von einem Verlust von über -90 % der potentiellen Nachfrage ausgegangen; gewerbliche Taxiverkehre würden nicht stattfinden. Die Verlegung des Strahlflugzeugs eines Nutzers des VLP nach Bamberg seit Mitte 2012 belegt diesen Zusammenhang nachdrücklich. Der Verlust des wirtschaftlich bedeutsamen Geschäftsreiseverkehrs hätte nicht nur

Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft und Arbeitsplätze, sondern auch auf die wirtschaftliche Situation des Flugplatzes aufgrund ausbleibender Einnahmen (z. B. durch Lande- und Stellplatzgebühren). Des Weiteren kann von einer negativen Auswirkung auf die Zahl der Schulflüge ausgegangen werden, da durch die Abwanderung der Firmen und ihrer Piloten auch die Nachfrage nach Flugausbildungen oder Lizenzerneuerungen sinken würde.

2 BEDARFSBEGRÜNDUNG

Der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene ist für die in der Wirtschaftsregion Coburg ansässigen Unternehmen, welche unter anderem der zeitkritischen Automobil- und Maschinenbauindustrie angehören, ein herausragender Standortfaktor. Die Mehrheit der in Stadt und Landkreis Coburg tätigen Unternehmen erzielen den Großteil ihrer Wertschöpfung aus globalen und europaweiten Geschäftsverbindungen (Exportquote ca. 80 %). Die zeitgenaue Verfügbarkeit von Lieferungen, Leistungen und die zuverlässige Erreichbarkeit von Geschäftspartnern in den europaweiten Unternehmens- und Zuliefernetzwerken sind für den Erfolg der Coburger Unternehmen von hoher Bedeutung. Bspw. verfügen einige Unternehmen über zentrale Ersatzteillager und Vertriebsabteilungen in der Region Coburg. Vertriebspersonal und zeitkritische Ersatzteile gilt es dementsprechend schnellstmöglich und in zuverlässiger Logistikqualität zu befördern. Dieser Trend des „just in time“ hat sich im Zuge der Globalisierung der Coburger Hersteller- wie auch Zulieferunternehmen der verarbeitenden Industrie in den vergangenen Jahren verstärkt und wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Coburg hat diesbezüglich aufgrund seiner Randlage (große Entfernung zu Ballungsräumen mit guter Infrastrukturanbindung) einen grundsätzlichen Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen deutschen bzw. europäischen Standorten.

Dieser Nachteil kann nur durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, sowohl im Flugverkehr als auch im Straßen- und Schienenverkehr ausgeglichen werden. Eine funktionsfähige Flugplatzinfrastruktur ist somit für den europaweit und global vernetzten Wirtschaftsstandort Coburg von hoher Relevanz. Allerdings ist der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene für den qualifizierten Geschäftsreiseverkehr (nicht gewerblicher Werkverkehr und gewerblicher Verkehr) durch zahlreiche luftverkehrsrechtliche und betriebliche Restriktionen aktuell nur eingeschränkt nutzbar.

Diese Anforderungen sind als gesamtplanerische Rahmenbedingungen in die landes- und regionalplanerischen Vorgaben für den Planungsraum Oberfranken-West eingeflossen. Im Landesentwicklungsprogramm und im Regionalplan Oberfranken-West wird die Funktion des VLP Coburg wie folgt definiert:

Bei der Entwicklung einer nachhaltigen technischen Infrastruktur wird im Landesentwicklungsprogramm (BAYERISCHE STAATSREGIERUNG 2013) aufgeführt (Auszug):

- *„In der Regel soll jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen. Zur Anbindung von Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Linienluftverkehr oder den individuellen Geschäftsreise- und Werkflugverkehr sollen Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorgehalten werden“.*

Dies sei laut LEP zur Deckung der regionalen und teilräumlichen Luftverkehrsnachfrage notwendig (Auszug):

- *„Zur Anbindung von regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Linienverkehr oder bei einem hohen Anteil an Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sollen Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorgesehen werden. Sie sollen eine befestigte Start- und Landebahn von 1.200 bis 1.600 m haben.“*

Coburg zählt hierbei zu den ausgewählten Schwerpunktlandeplätzen in Bayern, welche durch einen hohen Anteil an gewerblichem Geschäftsreiseverkehr und Werkluftverkehr, soweit möglich, „für den Instrumentenanflug unter Einbindung in einen Luftraum F ausgestattet sein“ sollen (Auszug Technische Planung [U3]).

Zum Thema „Ziviler Luftverkehr“ greift der Regionalplan Oberfranken-West das übergeordnete Ziel der Landesplanung auf, einen regionalen Verkehrslandeplatz mit Instrumentenflugbetrieb vorzuhalten.

Mit Blick auf den sich aus der regionalen Wirtschaft und der Luftverkehrsprognose ergebenden Bedarf an Flugbewegungen, die Genehmigungssituation am bestehenden VLP Coburg-Brandensteinebene und im Hinblick auf raum- und regionalplanerische Anforderungen sowie sicherheitsrelevante Aspekte ist ein Neubau des Verkehrslandeplatzes Coburg aus Sicht der Verkehrsnachfrage erforderlich, um den Bestand insbesondere des Werk- bzw. Geschäftsreiseverkehrs in der Gewichtsklasse von 2,0 bis 5,7 t sowie die Voraussetzungen für den Instrumentenflugbetrieb zu gewährleisten [U1]. Ein Nicht-Bau würde mit dem Auslaufen der bis 2019 befristeten Ausnahmegenehmigung für die verkürzte Anflugbefeuerung und damit des Wegfalls der Möglichkeit zur Durchführung des Instrumentenflugverkehrs für die im Geschäftsreiseverkehr am Standort eingesetzten Flugzeugtypen zu einem signifikanten Rückgang des Werkverkehrs führen (Rückgang der Gesamtflugbewegungen im Werkverkehr um -13,2 % im Vergleich zum Basisjahr 2009).

Aus regionalwirtschaftlicher Sicht ist die Verknüpfung der in den vergangenen Jahren positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Region Coburg (zunehmendes regionales Bruttoinlandsprodukt) mit ansteigenden Flugbewegungszahlen im Werkverkehr von hoher Bedeutung. Der bestehende VLP Coburg-Brandensteinebene kann jedoch mit seiner derzeitigen Start- und Landebahnlänge von 632 m und seiner nur in Landerichtung 30 möglichen Durchführbarkeit von Instrumentenanflugverfahren die mit einem qualifizierten Geschäftsreiseverkehr (Werkverkehr und Geschäftsreiseverkehr) verknüpften infrastrukturellen, flugbetrieblichen und sicherheitsrelevanten Anforderungen nicht erfüllen. Ein entsprechender richtlinienkonformer Ausbau des Verkehrslandeplatzes am Standort Brandensteinebene wurde untersucht, ist aber aus wirtschaftlich-technischen Gründen nicht möglich.

Voraussetzung für eine sichere Abwicklung des internationalen und nationalen Luftverkehrs ist vor allem die Durchführung des Instrumentenflugs vom Abflug bis zum Zielort. Hierfür wurde in Coburg mit Genehmigung vom 11.07.2001 der Luftraum F eingerichtet. Dieser Luftraum F wird im Wesentlichen von Flugzeugen im Werk- und Geschäftsreiseverkehr genutzt, der zum Zeit-

punkt der Erstellung der Luftverkehrsprognose und Bedarfsbegründung ca. 10 % des Luftverkehrsaufkommens ausmacht. Mit dem Plangenehmigungsbescheid des Luftamtes Nordbayern vom 26.08.2011 wurde die nutzbare Bahnlänge auf der Brandensteinsebene auf 632 m festgelegt sowie entsprechende Sicherheitsflächen definiert. Zusätzlich wurde eine einseitige Anflugbefeuerung von 150 m genehmigt und mittlerweile auch gebaut. Diese Verkürzung sorgt seitdem dafür, dass Flugverkehr (insbesondere der Werk- und Geschäftsreiseverkehr) in Coburg nur noch mit erheblichen Einschränkungen möglich ist. Gleiches gilt für den aufgrund VO (EG) Nr. 859/2008 (JAR-OPS/EU OPS 1) am bisherigen VLP Coburg-Brandensteinsebene nicht mehr mit Flugzeugen darstellbaren Taxiluftverkehr.

Der vorgesehene Neubau des Verkehrslandeplatzes Coburg am Standort Meeder-Neida mit einer im Vergleich zum bisherigen VLP Coburg-Brandensteinsebene verlängerten Start- und Landebahn sowie einer beidseitigen Anflugbefeuerung zur Nutzung beider Start- und Landerichtungen dient nicht der Kapazitätssteigerung, sondern der nachhaltigen Sicherung des Bestands insbesondere des Werks- und Geschäftsreiseverkehrs sowie der Schaffung der notwendigen Voraussetzungen für den Instrumentenflugbetrieb. Der Bedarf für einen Neubau des Verkehrslandeplatzes resultiert im Wesentlichen aus der verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Bedeutung des von der kurzen Start- und Landebahn (SLB) des VLP Coburg-Brandensteinsebene (632 m) vornehmlich negativ betroffenen Aufkommensegments, nämlich des Werk- und Geschäftsreiseverkehrs.

3 ALTERNATIVENPRÜFUNG

Bereits im Jahre 2004 wurde durch das Ingenieurbüro Airport Partners GmbH, Nürtingen im Auftrag des Aero-Clubs Coburg e.V. eine Standortvoruntersuchung für die Neuanlage eines Verkehrslandeplatzes in der Umgebung von Coburg durchgeführt (Airport Partners 2004). Im Ergebnis dieser Variantenbetrachtung wurde der Standort Meeder-Wiesenfeld als der am besten geeignete Standort ausgewählt.

Im Rahmen der Erstellung der Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren für den Ausbau bzw. den Neubau des Verkehrslandeplatzes Coburg durch die CDM GmbH im Jahre 2006 (CDM 2006-2) wurde die Variantenuntersuchung für die 5 Standorte der Voruntersuchung auf ihre raumordnerisch relevanten Sachverhalte hin überprüft. Im Ergebnis dieser Standortüberprüfung wurde der bisher favorisierte Standort Meeder-Wiesenfeld aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen und hierfür der neue Standort Meeder-Neida ausgewählt. Ursache für den Standortausschluss war im Wesentlichen die Nähe zu einem benachbarten SPA-Gebiet sowie weitere naturschutzfachliche Festlegungen. Im Ergebnis der vertiefenden Variantenbetrachtung wurden die Standorte Ahorn-Gossenberg, Meeder-Neida und Sonnenfeld-Bieberbach als am besten geeignete neue Standorte identifiziert und im Rahmen des Raumordnungsverfahrens neben dem bestehenden Standort Coburg-Brandensteinsebene vergleichend untersucht. Im Nachgang zum Raumordnungsverfahren wurde in einem separaten Gutachten der Standort Meeder-Neida als der am besten geeignete Standort identifiziert.

Zur Prüfung des bestehenden Standortes Coburg-Brandensteinsebene wurden eine Vielzahl von Gutachten erarbeitet [U2]. Diese hatten die Aufgabe, verschiedene Längen- und Lagevarianten der Start- und Landebahn zu untersuchen und die Frage zu klären, ob eine dieser betrachteten Varianten in der Lage ist, die Abwicklung des jetzigen und zukünftigen Luftverkehrsbedarfs richtlinienkonform und zukunftssicher zu gewährleisten. Die Ergebnisse aller Gutachten und Studien zeigen, dass der Flugplatz Brandensteinsebene aus technisch-wirtschaftlichen Gründen nicht so ausbaubar ist, dass er dem in der Region bestehenden Bedarf für Luftverkehr und insbesondere dem Geschäftsreise- und Werkflugverkehr mit den standortspezifischen Flugzeugtypen gerecht werden würde.

Parallel wurde der Standort Bamberg-Breitenau und der Standort Steinrücken [U2] untersucht. Auch an diesen Standorten ist eine richtlinienkonforme und zukunftssichere Umsetzung des Luftverkehrsbedarfs nicht möglich.

Ein Einsatz der am VLP Coburg-Brandensteinsebene identifizierten Bemessungsflugzeuge (Beech 200 und Cessna 525A CJ 2+) im Instrumentenflug ist am Standort Bamberg-Breitenau in der jetzigen Situation nicht möglich. Dies stellt eine erhebliche Einschränkung für den Werk- und Geschäftsreiseverkehr dar, für den Regelmäßigkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit unabdingbare Voraussetzungen sind, die nur der Instrumentenflugverkehr gewährleisten kann. Für einen richtlinienkonformen Ausbau des Sonderlandeplatzes wäre bspw. eine Hochspannungsleitung im Osten des Platzes tieferzulegen bzw. umzuleiten. Auch würde die um den Platz vor-

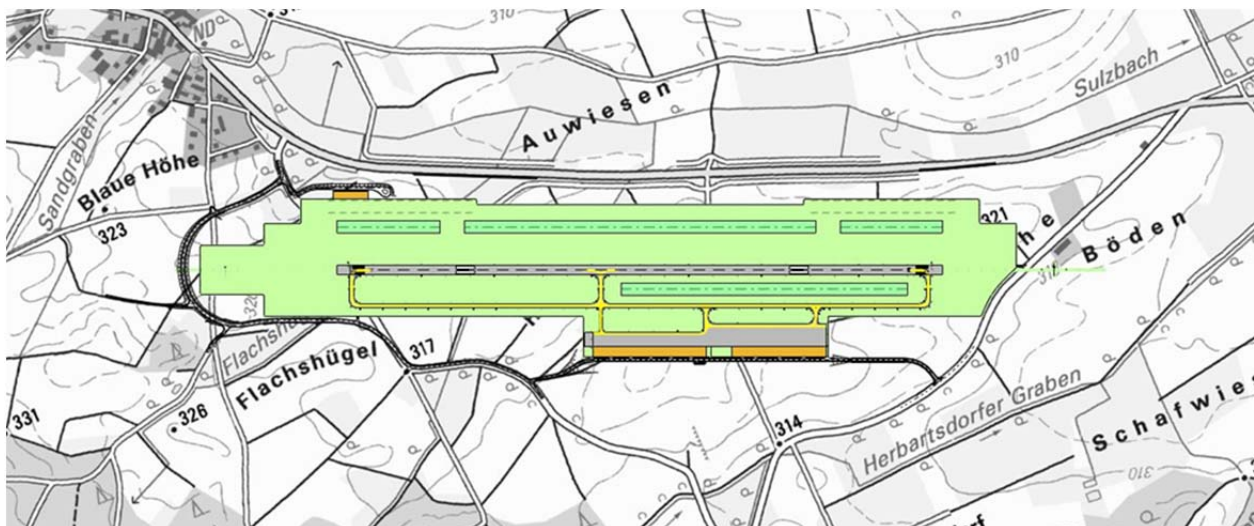
handene Straßeninfrastruktur einem richtlinienkonformen Ausbau der Anflugbefahrung von jeweils 420 m entgegenstehen.

4 BESCHREIBUNG DES VORHABENS

Die geplante Anlage des neuen Verkehrslandeplatzes [U3] liegt in Luftlinie rd. 7 km nordwestlich von Coburg. Der Standort liegt auf einer schwach relief-bewegten Ebene in einer Höhe von ca. 310 m ü.NN bis ca. 320 m ü.NN. Das Gelände fällt im Bereich des geplanten Standortes nach Nordosten hin ab. Südlich des VLP verlaufen die Ausläufer des Callenberger Forstes. Im Osten befindet sich die Riethöhe mit rd. 321 m ü.NN. Im Norden verläuft die Staatsstraße St 2205, die Rodach und Coburg verbindet. Die nächstgelegene Ortschaft Neida liegt nordwestlich in ca. 1 km Entfernung und Wiesenfeld im Nordosten in ca. 2,2 km Entfernung.

Das neu geplante Start- und Landebahnsystem besteht aus einer in Asphalt befestigten Start-/Landebahn mit einer Länge von insgesamt 1.420m und einer Breite von 23,5m. Auf der Südseite begleitet ein Parallelrollweg die gesamte Bahnlänge. Der Parallelrollweg schließt an den Bahnköpfen sowie etwa mittig an die Start-/Landebahn an. Vom Parallelrollweg wird über drei Verbindungsrollwege das Vorfeld erschlossen. An das mit Flugzeugabstellplätzen und einer Betankungsfläche konfigurierte Vorfeld grenzt südlich eine Hochbauzone für Hangar und Verwaltungsgebäude mit Gastronomie sowie Tower an. Am westlichen Vorfeldende sind unbefestigte Flugzeugstellplätze vorgesehen, ebenso zwischen dem westlichen Vorfeldbereich und dem Parallelrollweg. Zwischen dem östlichen Teil der Start-/Landebahn und dem Parallelrollweg ist eine zusätzliche Grasbahn angeordnet.

Abbildung 4.1 geplanter Verkehrslandeplatz Coburg am Standort Meeder-Neida



Für den nordöstlich angesiedelten Segelflughangar ist eine kombinierte Motor- und Segelfluggrasbahn mit integrierter Winden- bzw. Flugzeugschleppstrecke geplant. Flächen für das temporäre Abstellen der Segelflugzeuge schließen nördlich an die kombinierte Motor- und Windschleppstrecke an.

In beide An- und Abflugrichtungen ist eine einfache Anflugbefeuerung mit einer Gesamtlänge von 420 m vorgesehen. Der Zaun umfasst das zukünftige VLP-Gelände mit einer Größe von ca. 58 ha unter Berücksichtigung der primären Verkehrslandeplatzeinrichtungen und Funktionsbereiche.

Die straßenverkehrliche Erschließung erfolgt über die Ortslage Meeder-Neida aus Westen.

Die Start-/Landebahn wird als Nicht-Präzisions-Instrumenten-Start-/Landebahn betrieben. Dazu sind keine bodengestützten Navigationseinrichtungen notwendig. Die Genehmigung für den neuen Verkehrslandeplatz wird bis zu einer Tonnage von 10 t MTOM beantragt. Allerdings wird eine Betriebspflicht nur für eine Tonnage bis 5,7 MTOM beantragt. Sofern größere Flugzeuge bis 10 t MTOM den Platz nutzen wollen, ist hierfür eine PPR-Genehmigung im Einzelfall zu beantragen.

Die Betriebszeiten sind von 6:00 Uhr morgens bis 22:00 Uhr abends (jeweils Ortszeit). Die Öffnungszeiten des VLP befinden sich innerhalb der Betriebszeiten. Der Flugbetrieb erfolgt unter Sichtflugregeln (VFR-Verfahren) bzw. Instrumentenflugregeln (IFR-Verfahren). Außerhalb dieser Betriebszeit kann eine Genehmigung über das Luftamt eingeholt werden. Das Flugbetriebskonzept entspricht dem Betrieb auf dem bestehenden Verkehrslandeplatz Coburg.

5 TECHNISCHES LÄRMGUTACHTEN

Die für die Ermittlung und Beurteilung der durch den derzeitigen und prognostizierten Flugbetrieb am VLP Coburg-Brandensteinebene vorhandene und zu erwartende Fluglärmbelastung sowie die am neuen Standort Meeder-Neida zu erwartende Fluglärmbelastung durchgeführten Fluglärmrechnungen [U7] führten zum nachfolgend dargestellten Ergebnis.

1. Die gemäß Fluglärmgesetz für den Neubau eines Flugplatzes am Standort Meeder-Neida ermittelten Schutzzonen gehen im östlichen Bereich nur geringfügig über die Flugplatzgrenzen hinaus und befinden sich im westlichen Bereich innerhalb der Flugplatzgrenzen. Wohnbebauung wird auch bei einer deutlichen Erhöhung des Flugbetriebes gegenüber der Prognose nicht von Schutzzonen erfasst werden.
2. Die für den Flugbetrieb der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten Fluglärmkonturen für den für die Bauleitplanung gemäß DIN 18 005 relevanten Pegelwert des äquivalenten Dauerschallpegels von 50 dB(A) schließen für den Ist-Stand nur einige Einzelhäuser in der Nähe des Flugplatzes Brandensteinebene ein. Für die Prognoseszenarien ist weder in den Innenbereichen noch in den Außenbereichen der umliegenden Gemeinden für Gebiete mit Wohnbebauung eine Überschreitung dieses Orientierungswertes zu erwarten.
3. An allen ausgewählten Immissionsorten unterschreiten die für alle Szenarien ermittelten äquivalenten Dauerschallpegel deutlich den Wert von 50 dB(A) mit Ausnahme des Immissionsortes 24 (Neida, Grundäckerweg 4), bei dem für die Prognose 2025 bei Betriebsrichtung 29 bereits ein Wert von 49,0 dB(A) erreicht wird. Für die Ortschaft Neida sollte deshalb eine Ausweitung der Wohnbebauung in Richtung Süden vermieden werden.
4. Eine Verminderung der Fluglärmbelastung für Gebiete mit Wohnbebauung wäre an den Immissionsorten 20 (Carlshan, Gauerstadter Weg 2) und 21 (Breitenau, Carlshaner Weg 2) durch Verringerung des Abstandes des Querab- bzw. -anfluges auf der Westseite der Platzrunde möglich
5. Auf Grund der weit unterhalb der in den Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen genannten Werte des äquivalenten Dauerschallpegels und der Höhe und Häufigkeit von A-bewerteten Maximalschalldruckpegeln kann auf ein gesondertes lärmmedizinisches Gutachten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens verzichtet werden.
6. Gelegentlich stattfindender Nachtflug von maximal zu erwartenden Flugbewegungen hat keine relevanten Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung.

Aus Sicht des schalltechnischen Gutachters bestehen somit bei einem der Prognose entsprechenden Flugbetrieb und der Beibehaltung der gegenwärtigen Planungen zum Neubau des Verkehrslandeplatzes Coburg am Standort Meeder-Neida keine Gründe, den Neubau des Flugplatzes abzulehnen oder mit Beschränkungen des vorgesehenen Flugbetriebes zuzulassen.

6 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE UND LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGELEITPLAN

Für das Genehmigungsverfahren werden unter anderem Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) [U4] benötigt. UVS und LBP werden zusammen in einer gemeinsamen Unterlage den Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren beigelegt. Die UVS konzentriert sich dabei auf die Schutzgüter nach § 2 UVPG, nämlich Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft/Klima, Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter. Der LBP ermittelt und bilanziert die Eingriffe nach dem Naturschutzrecht und entwickelt Maßnahmen bezogen auf den Natur- und Artenschutz, d.h. für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.

Aus umweltgutachterlicher Sicht sind die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Wasser sowie Klima und Lufthygiene als insgesamt relativ gering einzustufen. Die Auswirkungen des Fluglärms auf Wohnen, Wohnumfeld und Erholung bewegen sich deutlich unterhalb von Schwellenwerten die einen medizinischen Vorsorgebedarf auslösen würden. Mit der Inbetriebnahme des neuen VLP würde zudem der bisherige Standort Brandensteinsebene geschlossen werden und somit würden sämtliche aktuelle Beeinträchtigungen für die Stadt Coburg und angrenzende Kommunen durch Fluglärm entfallen. In der Summe sind am neuen Standort weniger Menschen von Fluglärm betroffen als am bisherigen Standort.

Für das Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt werden nur in geringem Umfang wertvolle Biotopflächen oder faunistische Habitate dauerhaft beansprucht. Die naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen bewirken dagegen vielfach eine Aufwertung der vorhandenen Flächen durch Extensivierung bzw. Neuanlage naturschutzfachlich geeigneter Bereiche. In der Gesamtschau ist sogar eine Verbesserung der derzeitigen Situation erreichbar.

Wesentliche Auswirkungen sind dagegen für die Schutzgüter Boden, Landschaft sowie für Kultur- und Sachgüter zu verzeichnen. Diese Konflikte sind vornehmlich durch die direkten Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme bedingt. Die umfangreichen Erdmassenbewegungen und die Notwendigkeit der Nivellierung der Standorttopographie führen entsprechend auch zu einer optischen Wirksamkeit in der Landschaft. Die Flächeninanspruchnahme beeinträchtigt ein registriertes Bodendenkmal direkt auf dem VLP-Standort und entzieht der Landwirtschaft unmittelbar und dauerhaft Produktionsflächen.

Für das Schutzgut Boden verbleiben durch die umfangreiche Neuversiegelung nicht kompensierbare Beeinträchtigungen im Untersuchungsraum. Dennoch kann knapp die Hälfte der neu versiegelten Flächen (11,84 ha) direkt auf dem bisherigen VLP-Standort kompensiert werden. Für die verbleibende Neuversiegelung ist darüber hinaus die künftige Extensivierung der Bodennutzung als Kompensation heranzuziehen. So wurden bislang rund 67,6 ha Flächen im engeren Untersuchungsgebiet intensiv landwirtschaftlich genutzt, in Zukunft stellen Grasfluren im

Umfang von 54,7 ha den größten Flächenanteil auf dem neuen VLP dar. Diese deutlich intensivere Flächennutzung verbessert wiederum die ökologischen Bodenfunktionen.

Für das Schutzgut Wasser liegt aufgrund der Ausgangssituation keine erhebliche Konfliktsituation vor. Zwei anthropogen entstandene, relativ naturferne und nur temporär wasserführende Gräben werden in Teilabschnitten verlegt bzw. verrohrt. Das Grundwasser wird weder während der Bauphase gefährdet noch durch die Anlage selbst wesentlich beeinflusst. Aus lokalklimatischer Sicht stellt die Überbauung der beiden genannten Gräben, die auch im lokalen Rahmen bedeutenden Kaltluftabflussbahnen darstellen, eine Konfliktsituation dar.

Eine Minimierung der Auswirkungen ist für das Landschaftsbild durch eine angepasste architektonische Gestaltung bzw. Begrünung der Hochbauten, eine landschaftsplanerisch optimierte Gestaltung der Böschungen sowie die Neupflanzung von linearen Gehölzstrukturen in der Landschaft möglich.

Durch Maßnahmen zur Gewährleistung der Hindernisfreiheit in den betroffenen Flächen im Hähnles kommt es zu einer mittleren bis hohen Beeinträchtigung für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Klima sowie Forstwirtschaft. Dieser Konfliktschwerpunkt kann in gewissem Umfang reduziert werden. So sollten die notwendigen Kahlschläge und die darauf folgende Wiederbepflanzung abschnittsweise über die Bauzeit verteilt werden. Einzelbäume, die in ihrer Wuchshöhe noch deutlich unter der Hindernisfreifläche liegen, sollten so lange wie möglich bestehen bleiben.

Der wesentliche Konflikt für das Schutzgut Kulturgüter wird durch die geplante Flächeninanspruchnahme bzw. teilweise Überbauung eines Bodendenkmals aus dem Mesolithikum verursacht. Maßnahmen zur Konfliktvermeidung sind nur in Zusammenarbeit und durch das frühzeitige Einbeziehen der entsprechenden Fachbehörden des Denkmalschutzes möglich.

Aus der Sicht der Landwirtschaft gehen durch das Vorhaben insgesamt 63,9 ha Nutzflächen verloren. Davon sind aktuell 56,1 ha Intensiv-Flächen, d.h. Ackernutzung und Vielschnittgrünland betroffen. Dieser grundsätzliche Konflikt bleibt jedoch durch den dauerhaften Flächenentzug für die Landwirtschaft bestehen. Hier sind alle Möglichkeiten der flächigen und finanziellen Kompensation auszuschöpfen, um auch die Akzeptanz für das Vorhaben im ländlichen Raum zu unterstützen.

Durch die gesonderte Untersuchung von Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern konnten keine zusätzlichen kumulierenden, negativen Wirkungen ermittelt werden.

Das gutachterliche Fazit zur Umweltverträglichkeit des geplanten Verkehrslandeplatzes fällt insgesamt positiv aus. Dies bedeutet, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung aller in UVS und LBP vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung negativer Umweltauswirkungen sowie zur umwelt- und naturschutzfachlichen Kompensation in umweltverträglicher Weise realisiert werden kann. Es verbleiben keine erheblichen bzw. nachhaltig negativen Umweltfolgen oder Restrisiken.

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung wird im Rahmen der Eingriffs-Ausgleichsbetrachtung berücksichtigt. Hierbei wird geprüft, welche Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Planung entstehen und welche Maßnahmen notwendig sind, um diese zu kompensieren. Gemäß § 15 Bundesnaturschutzgesetz sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (Vermeidungsprinzip) bzw. zu minimieren (Minimierungsprinzip). Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen).

Die Vermeidung von Eingriffen ist der wirksamste Schutz von Natur und Landschaft und hat somit die höchste Priorität. Hierbei geht es nicht um die Verhinderung des Vorhabens, sondern vielmehr um eine Vermeidung von möglichen Eingriffen, die mit dem Vorhaben in Zusammenhang stehen. Durch eine Optimierung der Planung sind Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft soweit wie möglich zu minimieren. Durch Verminderungsmaßnahmen wird die Intensität des Eingriffs reduziert.

Als ausgeglichen gilt eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Falls die Beeinträchtigung durch Ausgleichsmaßnahmen nicht zu kompensieren ist, ist die Beeinträchtigung durch eine Ersatzmaßnahme auszugleichen. Dies ist gegeben, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichwertiger Weise ersetzt sind oder das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

7 SPEZIELLE ARTENSCHUTZRECHTLICHE PRÜFUNG (saP)

Im Bereich des geplanten Verkehrslandeplatzes Coburg wurde das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG für die artenschutzrechtlich relevanten Tier- und Pflanzenarten geprüft [U5].

Die Erfüllung der Verbotstatbestände kann bei Vögeln im Fall der Gilden Brutvögel in Hecken und Waldrändern sowie der Bodenbrüter durch eine Bauzeitenregelung vermieden werden. So wird sichergestellt, dass die betroffenen Vogelarten nicht durch das Vorhaben gestört, verletzt oder getötet werden. Zudem werden CEF- Maßnahmen durchgeführt, die die jeweiligen Erhaltungszustände der Populationen stützen oder verbessern. Für eine Reihe von Wiesenbrütern wird intensives Grünland extensiviert. Für andere bodenbrütenden Arten wie Feldlerche, Wachtel oder Wiesenschafstelze werden produktionsintegrierte Maßnahmen im Umfeld des geplanten Verkehrslandeplatzes umgesetzt. Auch für Greifvögel werden auf Flächen am "Weißen Berg" produktionsintegrierte Maßnahmen durchgeführt, die zu einer Verbesserung von Nahrungshabitaten für diese Vögel führen.

Um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu vermeiden, ist vorgesehen, rechtzeitig vor Baubeginn Ersatzflächen als Fortpflanzungs- und Ruhestätten für diese Arten zu gestalten, sodass die ökologischen Funktionen bei Baubeginn bereits vollständig vorhanden sind.

Einige wenige Bruthabitate von anderen Vogelarten gehen im Bereich der Feldgehölze verloren und werden durch Nistkästen ersetzt. So ist die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten weiterhin erfüllt.

Um das Eintreten von Verbotstatbeständen für die Artengruppe der Fledermäuse zu verhindern, werden Maßnahmen der Vermeidung getroffen. In diesem Zusammenhang sind eine Baumhöhlenkontrolle und ein vorsichtiges Vorgehen bei der notwendigen Fällung einzelner Waldbereiche vorgesehen. Ebenfalls werden zwei erfasste Quartierpotentiale durch das Aufhängen von Fledermauskästen ersetzt.

Im Fall der Zauneidechse wird das Ergebnis einer Vermeidungsmaßnahme (erneute Suche nach Eidechsenindividuen) den weiteren Verlauf bestimmen. Falls durch die Nachsuche Eidechsen gefunden werden, werden diese in eigens für Eidechsen angelegte und mit Habitatelementen bestückte Flächen vergrämt.

Das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG ist nicht gegeben. Ein Antrag auf Erstellung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verboten des besonderen Artenschutzes ist nicht notwendig.

8 NATURA 2000 VERTRÄGLICHKEITSSTUDIE

Durch das Vorhaben werden Bereiche der beiden Teilflächen 02 und 04 des europäischen Vogelschutzgebiets 5831-471 „Itz-, Rodach- und Baunachau“ überflogen, in denen auch die beiden FFH-Gebiete 5630-371 „Rodachau mit Bischofsau westlich Bad Rodach“ sowie 5731-301 „Vogelfreistätte Glender Wiesen“ liegen. Für die Schutzgebiete wurde geprüft [U6], ob die Beeinträchtigungen für die Avifauna in Hinsicht auf die Störungsarmut für die dort ansässigen Vögel erheblich sind. Zwischen den Teilgebieten sind aufgrund funktionaler Zusammenhänge auch Wanderungen der Avifauna möglich. Hier befinden sich wichtige Rastplätze für Durchzügler während der Frühjahrs- und Herbstzüge.

Vogelschutzgebiet „Itz-, Rodach- und Baunachau (Teilfläche 02) mit FFH-Gebiet 5630-371 „Rodachau mit Bischofsau westlich Bad Rodach“

Im Westen wird die Teilfläche 02 des Vogelschutzgebietes „Itz-, Rodach- und Baunachau“ sowie das sich in dieser Fläche befindende FFH-Gebiet „Rodachau mit Bischofsau westlich Bad Rodach“ im Bereich der Hainmühle westlich von Breitenau mit Rodachüberquerung sowie im Bereich von Rudelsdorf (hier liegt die Teilfläche 3 des FFH-Gebietes) überflogen. Flugzeuge der Typen P 1.3, P 1.4, P 2.1 und S 5.1 (Cessna Citation CJ 2+) auf der Abflugstrecke werden das Vogelschutzgebiet im Bereich der Hainmühle in über 2.000 Metern Höhe überfliegen. Landeanflüge werden das Vogelschutzgebiet im Bereich der Hainmühle in einer Flughöhe von ca. 240 Metern (inkl. Höhenunterschied Gelände) überqueren. Aufgrund der Entfernung von 9 km zum geplanten VLP wird das FFH-Gebiet bzw. das Vogelschutzgebiet im Bereich von Rudelsdorf auch bei Landeanflügen in einer Höhe von ca. 470 Metern überflogen.

Aufgrund der geringen Flughöhe beim Landeanflug sind Störungen der Avifauna in der Teilfläche 02 des Vogelschutzgebietes im Bereich der Hainmühle nicht gänzlich auszuschließen. Allerdings ist aufgrund der äußerst geringen Anzahl an niedrigen Überflügen eine Störung durch Lärm, optische Reize, die Fluchtverhalten auslösen oder Kollisionsgefahr für diesen Bereich als unerheblich einzustufen.

Vogelschutzgebiet „Itz-, Rodach- und Baunachau (Teilfläche 04) mit FFH-Gebiet 5731-301 „Vogelfreistätte Glender Wiesen“

Im Osten wird die Teilfläche 04 des Vogelschutzgebietes „Itz-, Rodach- und Baunachau“ bzw. das sich darin befindende FFH-Gebiet „NSG Glender Wiesen“ am Südwestrand von Flugzeuge der Typen P 1.3, P 1.4, P 2.1 und S 5.1 überflogen. Weiter östlich wird der Goldbergsee überquert. Auf der Abflugstrecke wird das Gebiet in einer Höhe von über 1.300 Metern überflogen, auf der Anflugstrecke werden die Glender Wiesen in einer Höhe von ca. 150 Metern (inkl. Höhenunterschied Gelände) und der Goldbergsee in einer Höhe von ca. 215 Metern (inkl. Höhenunterschied Gelände) überflogen.

Aufgrund der geringen Anzahl der Überflüge wird eine erhebliche Beeinträchtigung durch akustische und optische Störwirkungen als äußerst vernachlässigbar eingestuft. Hinzukommend dürfte die Avifauna in den beiden Schutzgebieten einer Gewöhnung durch überfliegende Flugzeuge desselben Typs bereits unterliegen, da die Flüge von und zum derzeitigen VLP Coburg Brandensteinebene bereits das Gebiet entlang eines ähnlichen Transekts überqueren.

Werden alle in der Natura-2000 Verträglichkeitsstudie benannten Faktoren berücksichtigt, so kann die Störungsfreiheit für die beiden FFH-Gebiete in den Teilflächen des Vogelschutzgebietes „Itz-, Rodach- und Baunachau“ gewährleistet bleiben. Somit erfolgt keine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele dieser Gebiete.

Die Teilfläche 04 bzw. das FFH-Gebiet „Vogelfreistätte Glender Wiesen“ spielen für Rast- und Zugvögel eine untergeordnete Rolle, da Zugvögel die Gebiete zwischen den Teilflächen zur Rast aufsuchen. Hier sind insbesondere der Kiebitz und die Bekassine als Brutvogel in der Teilfläche 04 des Vogelschutzgebietes zu nennen, die allerdings in der Teilfläche 02 des Vogelschutzgebietes beide aktuell nicht brüten. Um die Kohärenz zwischen den beiden Teilflächen des Schutzgebiets zu gewährleisten, sollte eine Mindestflughöhe von bis zu 450 Metern über dem nördlichen Bereich des geplanten VLP sowie eine Beschränkung der Platzrunden auf den südlichen Bereich des VLP eingehalten werden. Somit stehen diesen Arten ausreichend ungestörte Ausweichmöglichkeiten zur Zugzeit zur Verfügung.

9 GEOLOGIE – HYDROGEOLOGIE/HYDROLOGIE – BAUGRUND

9.1 Geologie

Für den neu anzulegenden Verkehrslandeplatz Coburg am Standort Meeder-Neida wurden die geologischen Standort-Gegebenheiten zusammengestellt [U8]. An Hand von geologischer Karteninformation und den vorliegenden Bohrergebnissen lässt sich die räumliche Verteilung der oberflächennahen Schichteinheiten verdeutlichen. Den anstehenden tieferen geologischen Untergrund bilden Schichten des Mittleren Keuper, und zwar die überwiegend aus Tonstein aufgebauten Myophorien- und Estheriensichten des Gipskeupers sowie der Schilfsandstein.

Die gemessenen Schadstoff-Vorbelastungen zweier Mischproben aus humosen Oberböden über Myophorien-/Estheriensichten und Schilfsandstein lassen eine Verwertung innerhalb des Bauvorhabens zu. Müssen solche Böden exportiert werden, ist eine Prüfung im Einzelfall unter Berücksichtigung des gewählten Verwertungsweges erforderlich. Störungen der Schichtenabfolge mit nennenswertem Gesteinsversatz sind nicht kartiert. Die tektonischen Beanspruchungen wurden von den Tongesteinen durch Verbiegungen kompensiert. Aufgrund des nur schwach entwickelten tektonischen Inventars des Standorts, der fehlenden seismischen Aktivität und daraus rührender Erdbebensicherheit und mit nur sehr geringem Anteil an Evaporiten und damit nur sehr geringer Auslaugbarkeit von Gesteinskomponenten ergeben sich in der Gesamtschau grundsätzlich als günstig zu wertende geologische Rahmenbedingungen für das Planungsvorhaben.

9.2 Hydrogeologie/Hydrologie

Für den neu anzulegenden Verkehrslandeplatz Coburg am Standort Meeder-Neida wurden die hydrogeologischen Standortbedingungen zusammengestellt und bewertet [U8].

In der Gesamtschau sprechen die im Rahmen dieser Erkundung erfassten hydrologischen und hydrogeologischen Gegebenheiten nicht gegen den gewählten Standort: Das vollständige geplante Areal des Verkehrslandeplatzes liegt sowohl außerhalb ausgewiesener Trinkwasserschutzgebiete der öffentlichen Wasserversorgung, als auch außerhalb des weitflächigen und erst in mehr als zwei Kilometern westlicher Distanz beginnenden Heilquellenschutzgebietes der Therme Bad Rodachs. Eine Situation konkurrierender Grundwassernutzung besteht nicht. Entsprechend der morphologischen Verhältnisse des Standorts besteht keine Überschwemmungsbeziehungswise Hochwassergefahr. Ausgeführte Pumpversuche an einem Grundwasseraufschluss an der nordöstlichen Flanke des Standorts in den verfilterten, oberflächennah stark verwitterten und zersetzten Myophorienschichten belegen hydraulische Durchlässigkeiten von nur geringfügig über 1×10^{-6} m/s. Die Standortbereiche innerhalb der Myophorien- und Estheriensichten des Gipskeupers sind dementsprechend für die Versickerung von Niederschlags-

wasser wenig geeignet. Da rund 9,7 von ca. 60 ha des Standorts im Zuge der Umgestaltung versiegelt werden, ist jedoch nach Wegen zu suchen, um funktionstüchtige Versickerungsanlagen zu konzipieren. In Kenntnis der lithologischen Beschaffenheit der anstehenden geologischen Gesteinsschichten ist hierfür in erster Linie der Ausbissbereich des Schilfsandsteins geeignet.

9.3 Baugrund

Der Standort Meeder-Neida für den neuanzulegenden Verkehrslandeplatz Coburg wurde im Rahmen einer Baugrundvorerkundung untersucht [U8].

In der Gesamtschau sprechen die im Rahmen dieser Erkundung erfassten Geo- und Baugrundfaktoren wie geologisches Modell, Boden- und Gebirgsausbildung (Lithologie, Festigkeit, Klüftigkeit u.a.) sowie die hydrogeologische Standortsituation für den gewählten Standort. Vorausgesetzt die räumliche Verteilung des anstehenden Schilfsandsteins bestätigt sich im Zuge weiterer Erkundungsschritte, können wesentliche Einfluss- und Kostenfaktoren wie die Verwertbarkeit der gelösten Erdstoffe im Hinblick auf die ausgeglichene Massenbilanz von Ab- und Auftrag und die als grundsätzlich günstig zu wertenden hydrogeologischen Standortbedingungen als insgesamt vorteilhaft eingestuft werden. Dem gegenüber scheinen die mit Kenntnisstand der Baugrundvorerkundung erfassten ungünstigen Faktoren, wie bindige Böden und tieferreichende tonige Verwitterungslagen mit entsprechender Feuchte- und Frostempfindlichkeit, durch eine weitere Baugrunderkundung und dem Vorhaben angepasste Qualitätssicherung bei Gründungs- und Geländeregulierungsarbeiten als ausreichend gut beherrschbar. Auf teilweise unumgängliche Maßnahmen zur Bodenverbesserung und eventuell notwendig werdendem Bodenaustausch von plastischen Bodenpartien wird hingewiesen.

10 GUTACHTEN FLUGKLIMATOLOGIE

Im Rahmen des durch die Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH geplanten Neubaus des Verkehrslandeplatzes Coburg ist für die Antragsunterlagen im Zusammenhang mit dem durchzuführenden Planfeststellungsverfahren und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung ein Gutachten [U9] des Deutschen Wetterdienstes über die flugklimatischen Verhältnisse erforderlich.

Als eine wichtige klimatologische Größe zur Bewertung von Flugplätzen gilt die Flugplatzbezugstemperatur. Sie ist definiert als das mittlere tägliche Maximum der Lufttemperatur des wärmsten Monats im Jahr und ergibt sich für den Verkehrslandeplatz Coburg mit 24,0°C. Niederschlag tritt am Verkehrslandeplatz Coburg im langjährigen Mittelwert an etwa 186 Tagen im Jahr auf, das entspricht einer relativen Häufigkeit von etwa 51 %. Die Niederschlagshöhen liegen an 125 Tagen bei 1 mm oder darüber und davon an 20 Tagen bei 10 mm oder darüber. Im Jahresverlauf ist für die einzelnen Monate des Jahres eine mittlere Anzahl zwischen 14 Tagen im April und Mai und 23 Niederschlagstagen im Dezember zu erwarten. Gefrierender Regen wird dabei im Jahr an etwa 5 Tagen beobachtet. Zu Schneefällen kommt es an etwa 53 Tagen im Jahr, wobei sich diese auf den Zeitraum Oktober bis Mai beschränken. Im langjährigen Durchschnitt wird im Bereich des Verkehrslandeplatzes Coburg eine jährliche Niederschlagshöhe von 742 mm gemessen. Die ICAO empfiehlt, die Orientierung und Anzahl von Start- und Landebahnen so festzulegen, dass der Benutzbarkeitsfaktor 95 % nicht unterschreitet. Am Verkehrslandeplatz Coburg ist damit – trotz der zur Hauptwindrichtung relativ ungünstigen Lage der Start- und Landebahn - bei einer sehr konservativen Abschätzung (zur sicheren Seite hin) ein Benutzbarkeitsfaktor mit sehr großer Wahrscheinlichkeit über 99 % anzunehmen.

Als ein wesentlicher Parameter zur Bewertung der Häufigkeit von Schlechtwettertagen werden neben der horizontalen Sichtweite auch die Höhe der Hauptwolkenschicht (Ceiling) als Maß für die Vertikalsicht und die Anfliegbarkeit eines Flugplatzes herangezogen. Nach Auswertung der Aufzeichnungen der stündlichen Beobachtungen der verwendeten Stationen kommt Nebel im Mittel pro Jahr an 46 Tagen vor, das entspricht etwa 14 %. Bei der Bewertung ist die Definition eines „Nebeltages“ zu beachten. Generell nebelfreie Monate werden im langjährigen Mittel nicht verzeichnet. Seltener (d.h. < 6 % der Tage) tritt Nebel im Jahresverlauf im Zeitraum Juni/Juli auf mit einem Minimum im Juli mit 1,5 bis 1,7 Tagen. Das Maximum der Nebelhäufigkeit (>23 % der Tage) liegt in den Monaten Dezember und Januar. Eine Sichtweite von 200 m und weniger wird im langjährigen Mittel in etwa 0,7 % aller Stunden im Jahr erreicht. Das entspricht absolut etwa 60 Stunden. Die kombinierte Sicht-/Ceilingstatistik, als zweiparametrische Summenhäufigkeit, erlaubt eine Abschätzung des zeitlichen Anteils, an dem ein Flugbetrieb nicht oder nur mit Einschränkungen möglich ist. Schlechtwetterbedingungen von Sichtweite kleiner als 400 m und/oder einer Ceiling von kleiner als 100 ft treten im langjährigen Mittel an etwa 1,2 % aller Stunden im Jahr auf.

11 GUTACHTEN LUFTSCHADSTOFFE

Die Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH plant den Neubau des Verkehrslandeplatzes Coburg am Standort Meeder-Neida an der St 2205 zwischen Neida und Wiesenfeld. Für diese Planungen war ein Gutachten [U10] über die Auswirkungen der Planungen auf die Luftschadstoffbelastungen zu erstellen. Zu betrachten war der Planfall und, um Be- und Entlastungseffekte aufzeigen zu können, der Prognosenullfall ohne bauliche Änderungen für die Bezugsjahre 2020 und 2025.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Planungen zum Neubau des Verkehrslandeplatzes Coburg gegenüber dem Prognosenullfall auf dem Gelände des Verkehrslandeplatzes zu höheren flugverkehrsbedingten Immissionen führen, an der zum geplanten Verkehrslandeplatz nächstgelegenen Bebauung jedoch keine wesentlichen Zunahmen der Schadstoffbelastung und deutlich keine Konflikte mit den Grenzwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit erwarten lassen.

12 VERKEHRSGUTACHTEN

In Vorbereitung zum Planfeststellungsverfahren des Verkehrslandeplatzes Coburg wurde dieses Verkehrsgutachten [U11] zu den straßenseitigen Auswirkungen (Vorhaben-bezogene Änderungen der Verkehrsbelastungen im klassifizierten Straßennetz) erstellt.

Basis für die Verkehrsanalyse waren eigene Verkehrszählungen vom 5. Juni 2013 sowie die Straßenverkehrszählung von 2010. Weiterhin wurde ein Straßennetzmodell erstellt, welches insbesondere das klassifizierte Straßennetz sowie weitere wichtige Gemeindeverbindungsstraßen enthält. Die Verkehrsprognose wurde anhand der Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2031 bzw. dem Demographie-Spiegel für Bayern (Berechnungen für Gemeinden ab 5000 Einwohnern bis 2029 sowie Berechnungen für Bayern mit weniger als 5000 Einwohnern bis 2021) durchgeführt. Bei dem Straßennetz wurde für die Prognose die Planungsmaßnahme BA320-07 (Verlegung der St 2205 nördlich Coburg) mit berücksichtigt. Weiterhin erfolgte eine Abschätzung des zukünftigen Neuverkehrsaufkommens durch den geplanten Verkehrslandeplatz Coburg auf Basis der bestehenden erstellten Luftverkehrsprognose und für den Baustellenverkehr durch Angaben aus dem Gutachten Bauleistik und Baubetrieb. Die prognostizierte Gesamtverkehrsnachfrage wurde mittels eines Verkehrsmodells auf dem Netzmodell abgebildet. Entsprechend konnten sowohl für die jeweiligen Prognose- als auch für die Prognoseplanfälle - die prognostizierten Verkehrsbelastungen daraus abgelesen werden. „Der Verkehr kann auch unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen des Verkehrslandeplatzes auf den vorhandenen und geplanten Straßen ohne Beeinträchtigung abgewickelt werden.“

CDM Smith Consult GmbH
2014-10-27



Benjamin Bartsch
Prokurist

erstellt:



i. A. Iris Busch
Projektingenieur



i. V. Ralf Geissler
Projektmanager