

Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg NEUBAU VERKEHRSLANDEPLATZ COBURG

**Naturschutzfachliche Bewertung einer nördlich des VLP liegenden
Platzrunde**

Mannheim, den 23.03.2017

Aktenzeichen: 10100-3

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung	1
2. Bewertung	1
2.1 Artenschutz.....	1
2.2 Natura 2000.....	3
3. Literatur	6

Allgemeine Projektangaben

Auftraggeber:	Projektgesellschaft Verkehrs- landeplatz Coburg mbH	Hahnweg 139 96450 Coburg
Auftragnehmer:	Bietergemeinschaft Baader - Dorsch c/o Baader Konzept GmbH bestehend aus:	Zum Schießwasen 7 91710 Gunzenhausen
	Baader Konzept GmbH	Zum Schießwasen 7 91710 Gunzenhausen
	Dorsch International Consultants GmbH	Landsbergerstraße 368 80687 München
Projektleitung:	Dr. rer. nat. Markus Gonser Dipl.-Ing. Bernd Müssig	
Projektbearbeitung:	M. Sc. Landschaftsökol. Jan Distel	
Aktenzeichen:	10100-3	



Dr. Markus Gonser
(Geschäftsführer Baader Konzept GmbH)

i.A. 

Jan Distel
(Wissensch. Mitarbeiter senior)

1. VERANLASSUNG

Die Baader Konzept GmbH wurde gebeten, zu ermitteln, welche Auswirkungen eine Verlegung der Platzrunde von der Südseite des geplanten Verkehrslandeplatzes auf die Nordseite hinsichtlich des besonderen Artenschutzes und des Gebietsschutzes haben kann. Im Folgenden werden deshalb artenschutzrechtliche Aspekte und die Natura 2000-Verträglichkeit einer Planung auf der Nordseite des VLP betrachtet.

2. BEWERTUNG

2.1 Artenschutz

Im Fachbeitrag Artenschutz wird geprüft, ob für die nach § 44 BNatSchG relevanten Arten artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zutreffen, d.h. vom Vorhaben ausgelöst werden. Nach dem BNatSchG ergeben sich dabei folgende Verbotstatbestände:

- Tötungsverbot: Nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten.
- Störungsverbot: Nach § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören.
- Schädigungsverbot: Nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten oder ihrer Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Die wesentlichen, potenziellen betriebsbedingten Beeinträchtigungen des Flugverkehrs auf der Platzrunde sind folgende:

- Störungen von wildlebenden Tieren durch den periodisch auftretenden Fluglärm
- Kollisionen mit Flugzeugen auf der Platzrunde
- Optische Störungen durch überfliegende Flugzeuge (Scheuchwirkung)

Da sich durch die Verlegung der Platzrunde ausschließlich betriebsbedingte Wirkfaktoren ändern, kann eine Betroffenheit der meisten Artengruppen von vornherein ausgeschlossen werden. Die meisten im Fachbeitrag Artenschutz zu behandelnden Arten sind gegenüber den Wirkfaktoren des Flugverkehrs unempfindlich. Für sie ist es folglich unerheblich, auf welcher Seite des Landeplatzes die Platzrunde liegt. Eine große Empfindlichkeit ergibt sich hingegen für die Artengruppe der Vögel.

Fluglärm: Der auftretende Fluglärm spielt aber auch für diese Artengruppe keine entscheidende Rolle. GARNIEL & MIERWALD (2010) kommen in ihrem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragten F+E Vorhaben zu dem Ergebnis, dass der kritische Dauerschallpegel von Verkehrslärm für die meisten Arten bei rund 55 dB(A)

liegt. Nur bei wenigen Arten, wie Wachtelkönig, Raufußkauz oder Ziegenmelker liegt der kritische Schallpegel deutlich niedriger (im Bereich von rund 47 dB(A)). Die bisher prognostizierten Lärmemissionen liegen alle unter den genannten Werten.

Kollisionen: Auch mögliche Kollisionen mit Flugzeugen spielen aus Sicht des Artenschutzes keine Rolle. In einem gesonderten Vogelschlaggutachten konnte gezeigt werden, dass die Rate der Vogelschläge in der zivilen Luftfahrt extrem gering ist und am geplanten VLP Coburg mit keiner erhöhten Vogelschlaggefahr zu rechnen ist.

Optische Störungen: Unter diesem Aspekt sind optische Störungen von Brutvögeln durch die Silhouettenwirkung von Flugzeugen und damit verbundene erhebliche Störungen und Beeinträchtigungen von Fortpflanzungsstätten zu nennen. Zu den Störwirkungen optischer Art durch Flugzeuge liegen eine Vielzahl von einzelnen Untersuchungen vor, die in ihren Methoden und den Ergebnissen aber sehr unterschiedlich und teilweise widersprüchlich sind. Basierend auf den Arbeiten von KEMPF & HÜPPOP (1996, 1998), KOMENDA-ZEHNDER & BRUDERER (2002) sowie BRUDERER & KOMENDA-ZEHNDER (2005), die eine Vielzahl von Untersuchungen zu der Thematik zusammenfassend bewertet haben, sind abhängig von der Art des Flugobjektes, der Überflughöhe und der Flugbahn unterschiedliche Stressreaktionen von Vögeln dokumentiert. Gegenwärtig kann als wissenschaftlich gesichert gelten, dass mit abnehmender Überflughöhe eine Zunahme der Störwirkung zu erwarten ist. Wenn die Platzrunde aus ihrer jetzigen Lage nach Norden verschoben würde, wären deshalb in artenschutzrechtlicher Hinsicht vor allem mögliche Störungen und damit verbunden auch eventuelle Beschädigungen von Fortpflanzungsstätten von Brutvögeln zu betrachten. Die bisherige Führung der Platzrunde im Süden des Landeplatzes hat den klaren Vorteil, dass im Wald lebende Vögel gegenüber optischen Störungen aus Überflügen offensichtlich größtenteils unempfindlich sind. Dies ist vor allem damit zu begründen, dass Flugzeuge von unterhalb der Baumkrone nicht oder nur schwer wahrnehmbar sind und sich waldgebundene Vogelarten in der Regel unterhalb der Baumkrone bewegen. Zudem ist allgemein festzustellen, dass Vogelarten deckungsreicher Lebensräume weniger empfindlich gegenüber Überflügen sind (KOMENDA-ZEHNDER & BRUDERER 2002). Da der nördliche Teil des Landeplatzes größtenteils unbewaldet ist und entsprechend von Offenland bewohnenden Vogelarten besiedelt wird, sind hier erhebliche Störungen (§ 44 (1) Nr. 2 BNatSchG) und Beschädigungen von Fortpflanzungsstätten (§ 44 (1) Nr. 3 BNatSchG) nicht auszuschließen, bzw. wahrscheinlich. Der Vorhabenträger ist über die Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG zu einer Eingriffsvermeidenden oder –minimierenden Planung verpflichtet. Unter diesem Aspekt und unter Berücksichtigung des besonderen Artenschutzes gem. § 44 BNatSchG, sollte aus naturschutzfachlicher Sicht eine Verlegung der Platzrunde auf die nördliche Seite vermieden werden.

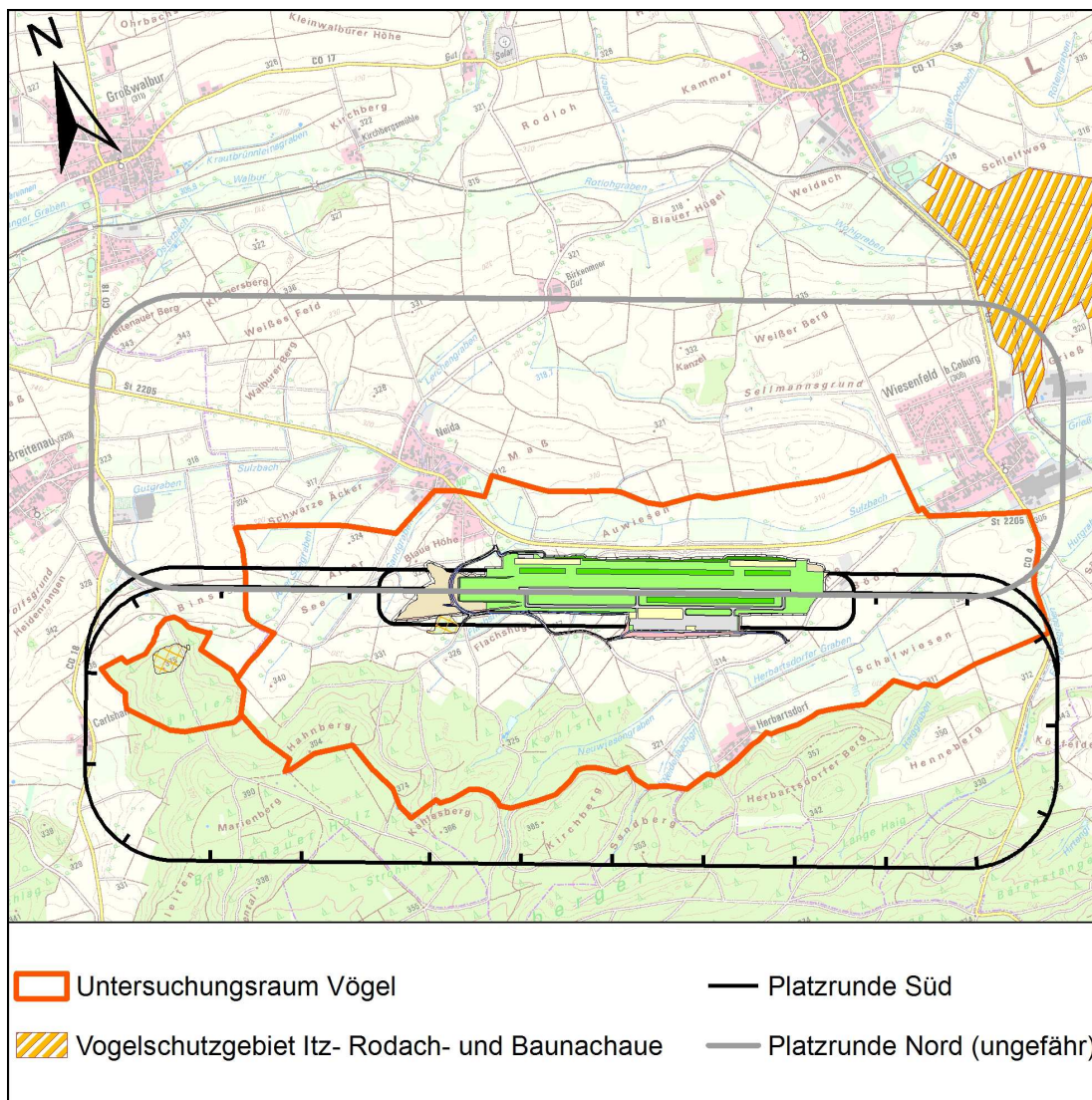


Abbildung 1: Lage des geplanten VLP und der Platzrunden im Süden und Norden des Geländes.

2.2 Natura 2000

Nach derzeitigem Stand der Planung werden einige Natura 2000 Schutzgebiete von denjenigen Flugzeugen überflogen, die den direkten An- und Abflug im Instrumentenflugverfahren (IFR) nutzen:

- das FFH-Gebiet DE 5630-372 Rodacher Wald mit Ruhhügel
- das FFH-Gebiet DE 5731-302 Veste Coburg, Bausenberger und Callenberger Forst
- die Teilflächen 02 und 04 des Vogelschutzgebiets DE 5831-471 Itz-, Rodach- und Baunachau

Für diese Schutzgebiete wurde jeweils eine Natura 2000 Verträglichkeitsabschätzung bzw. Verträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Die große Mehrheit der Flugbewegungen am geplanten Verkehrslandeplatz läuft jedoch nicht im IFR-Verfahren sondern Sichtflugverfahren (VFR) über die sogenannte Platzrunde ab. Die Platzrunde liegt in allen bisherigen Planungen und Begutachtungen im Süden des Verkehrslandeplatzes und damit vollständig außerhalb von Natura 2000 Schutzgebieten. Am Punkt der nächsten Annäherung hat sie einen Abstand von mindestens 900 m zum Vogelschutzgebiet „Itz-, Rodach- und Baunachau“. Bei einer Verlegung der Platzrunde auf die nördliche Seite des VLP würde dieses Vogelschutzgebiet jedoch in direkter Nachbarschaft zur Ortschaft Wiesenfeld b. Coburg von Flugzeugen im Sichtflug überflogen (siehe Abbildung 1). Im Rahmen einer Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung ist zu prüfen, ob eine Beeinträchtigung des betreffenden Natura 2000-Gebietes in den für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen vorliegt. Es liegt eine erhebliche Beeinträchtigung vor, wenn das Gebiet seine Funktion bezogen auf ein oder mehrere Erhaltungsziele oder den Schutzzweck nur noch in deutlich eingeschränktem Umfang erfüllen kann.

Unter den konkretisierten Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes DE 5831-471 Itz-, Rodach- und Baunachau (Stand vom 19.02.2016) ist für den vorliegenden Fall vor allem das Schutzziel Nr. 3 und dabei besonders der „Erhalt der ausreichenden Unzerschnittenheit der Gebiete sowie der Störungsfreiheit bzw. -armut während der Brut- und Zugzeit“ relevant. Wie im vorigen Kapitel beschrieben, liegen viele unterschiedliche Untersuchungen vor, die in ihren Methoden und den Ergebnissen sehr unterschiedliche und teilweise widersprüchliche Ergebnisse erbringen. Basierend auf KEMPF & HÜPPOP (1996, 1998), KOMENDA-ZEHNDER & BRUDERER (2002) sowie BRUDERER & KOMENDA-ZEHNDER (2005) ist aber festzuhalten, dass bei Überflügen unterschiedliche Stressreaktionen von Vögeln auftreten können. Gegenwärtig kann als wissenschaftlich gesichert gelten, dass mit abnehmender Überflughöhe eine Zunahme der Störwirkung zu erwarten ist. In der bisherigen Planung (Lage der Platzrunde im Süden des Verkehrslandeplatzes) wird das Schutzgebiet nur von den Flugzeugen im IFR-Verfahren (direkter An- und Abflug) überflogen. Es sprechen bei dieser Überflugsituation verschiedene Gründe dafür, dass die Überflüge keine erheblichen Störwirkungen zur Folge haben:

- Luftfahrzeugtypen: Es werden im Wesentlichen kleinere Flächenflugzeuge den Direktanflug nutzen, die deutlich geringere Störwirkungen als Helikopter oder Ultraleichtflugzeuge aufweisen.
- Art des Anflugs: Der Anflug erfolgt auf gerader Linie und mit gleichbleibendem Anflugwinkel und ist damit deutlich weniger störend als Kurvenflüge oder plötzliche Richtungswechsel.
- Gewöhnungseffekte: Aufgrund des identischen Anflugs aller Luftfahrzeuge im Direktflug kann von hohen und schnell einsetzenden Gewöhnungseffekten ausgegangen werden. Diese werden sich besonders auf die Brutvogelbestände sowie auf länger im Gebiet verweilende Rastvögel auswirken.
- Vorbelastung: Es besteht eine Vorbelastung des Raumes sowohl durch Überflüge im Zusammenhang mit dem Luftverkehr des nahe gelegenen Verkehrslandeplatzes Brandensteinebene als auch unabhängig davon stattfindende Streckenflüge von und zu anderen Landplätzen sowie Flugbewegungen von Militär, Polizei und Rettungsdiensten.

Bei einer Verlegung der Platzrunde auf die Nordseite des VLP-Geländes würde zusätzlich nun ein Bereich der Teilfläche 04 des Vogelschutzgebietes nahe der Ortschaft Wiesenfeld b.

Coburg im VFR-Verfahren überflogen, der in der bisherigen Planung nicht tangiert wurde. Betrachtet man die Lage der Platzrunde und die Überflugsituation dort, wird klar, dass die vorgenannten Punkte, die gegen eine Beeinträchtigung sprechen, an dieser Stelle nicht zum Tragen kommen:

- die Platzrunde wird voraussichtlich von wesentlich kleineren Luftfahrzeugen als im direkten An- und Abflug genutzt, was grundsätzlich für eine größere Störwirkung spricht
- Der Bereich des Vogelschutzgebietes bei Wiesenfeld b. Coburg wird nicht gradlinig überflogen, sondern in einer Kurve; die Anflugwinkel und das Flugverhalten ändern sich also kleinräumig je nach Pilot und Flugzeug
- Gewöhnungseffekte sind durch die sich ändernden Flugzeugtypen und Anflugstrecken daher nur eingeschränkt zu erwarten

Die Überflugsituation mit schwankenden Flugzahlen (starke Wetterabhängigkeit des Sportflugverkehrs), schwer vorhersehbaren Flugbewegungen und kleinen Flugzeugen erschwert Gewöhnungseffekte der Avifauna. Unabhängig von einer näheren Betrachtung der dort brütenden Vogelarten, der genauen Flughöhen und seitlicher Abstände, ist also nicht sichergestellt, dass die „Störungsfreiheit bzw. -armut während der Brut- und Zugzeit“ (Schutzziel Nr. 3) weiterhin gewährleistet ist. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes DE 5831-471 Itz-, Rodach- und Baunachau ist entsprechend möglich.

Für den in der FFH-Richtlinie verankerten Gebietsschutz gilt ein strikt zu beachtendes Vermeidungsgebot. Es ist demnach bei möglichen Beeinträchtigungen von Schutzgebieten zu prüfen, ob es Alternativen gibt, die mit einer geringeren oder gar keinen Eingriffsintensität einhergehen. Dabei ist diese Prüfung auch nicht Teil einer planerischen Abwägung. Das BVerwG (Urteil vom 6. November 2012 – BVerwG 9 A 17.11 RdNr. 70) führt dazu aus: „Lässt sich das Planungsziel an einem günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Ein Ermessen wird ihm insoweit nicht eingeräumt. Bereits aufgrund seines Ausnahmecharakters begründet Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL ein strikt zu beachtendes Vermeidungsgebot. Nur gewichtige „naturschutzexterne“ Gründe können es danach rechtfertigen, zulasten des Integritätsinteresses des durch Art. 4 FFH-RL festgelegten kohärenten Systems die Möglichkeit einer Alternativlösung auszuschließen. Der Vorhabenträger darf von einer ihm technisch an sich möglichen Alternative erst Abstand nehmen, wenn diese ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt“.

Es ist nicht zu erkennen, dass die Festlegung auf eine Platzrundenführung im Süden des Verkehrslandeplatzes dem Vorhabenträger ein unverhältnismäßiges Opfer abverlangt oder dass technische oder betriebliche Gründe diese Festlegung unmöglich machen. Aus Sicht des europäischen Gebietsschutzes ist eine Verlegung der Platzrunde in den Norden des VLP-Geländes daher ausgeschlossen.

3. LITERATUR

BRUDERER B. & S. KOMENDA-ZEHNDER (2005): Einfluss des Flugverkehrs auf die Avifauna - Schlussbericht mit Empfehlungen. Schriftenreihe Umwelt Nr. 376. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Bern. 100 Seiten.

AVIA CONSULT GMBH (2014): Schalltechnisches Fluglärmgutachten. Im Auftrag der Verkehrslandeplatz Coburg GmbH.

GARNIEL, A. & MIERWALD, U. (2010): Vögel und Straßenverkehr. Ergebnis des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens FE 02.286/2007/LRB. Ausgabe 2010.

KEMPF, N., HÜPPOP, O. 1996: Auswirkungen von Fluglärm auf Wildtiere: ein kommentierter Überblick. - Journal f. Ornithologie 137: 101-113

KEMPF, N., HÜPPOP, O. (1998): Wie wirken Flugzeuge auf Vögel. - Naturschutz und Landschaftsplanung 30 H. 1: 17-28

KOMENDA-ZEHNDER, S. & BRUDERER, B. (2002): Einfluss des Flugverkehrs auf die Avifauna – Literaturstudie. Schriftenreihe Umwelt Nr. 344. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Bern. 100 S.