



**Planfeststellungsverfahren für den Neubau Verkehrslandeplatz Coburg bei Meeder Neida
Schreiben Luftamt vom 31.05.2016 und Stellungnahme Deutsche Flugsicherung (DFS) vom
23.05.2016**

**Positionspapier zur Pressekonferenz der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH
am 07.06.2016, 13:30 Uhr in Coburg**

Ausgangssituation

Auf dem Standort des geplanten VLP bei Meeder Neida werden die Hindernisbegrenzungsflächen von Geländeerhebungen und Baumbewuchs des Callenberger Forstes im Süden großflächig durchdrungen.

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) teilte in Ihrer Stellungnahme im Verfahren vom 30.07.2015 mit, dass sie das Gelände aufgrund der bestehenden Hindernissituation im Sinne des § 6 LuftVG nicht für geeignet hält. Eine eingehende Begründung für diese Einschätzung enthielt die Stellungnahme nicht.

Gemäß den Ausführungen der ICAO, Annex 14 und der VO 139/2014, stellen die Durchdringungen der Hindernisfreiflächen für sich allein kein Ausschlusskriterium dar. Ein Versagensgrund ist nur dann gegeben, wenn dadurch die sichere Durchführung des Flugbetriebs gefährdet ist. Ob eine solche Gefährdung vorliegt, kann vor dem Hintergrund der Regelungen der ICAO und gemäß Stellungnahme des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) durch eine entsprechende Sicherheitsüberprüfung bzw. ein Safety Assessment festgestellt werden.

Um die Auswirkungen dieser Hindernissituation hinsichtlich der Durchführung eines sicheren Flugbetriebs zu untersuchen und zu bewerten, wurde in Abstimmung mit dem Luftamt Nordbayern als Genehmigungsbehörde sowie der DFS eine Aeronautical Study im Sinne eines Safety Assessments erarbeitet. Im Rahmen der Aeronautical Study wurde eine Risikoanalyse sowohl für planmäßige Flugbewegungen (Standardverfahren) als auch für nicht planmäßige Flugbewegungen (Ausnahmeverfahren) vorgenommen.

Die Aeronautical Study vom 27.04.2016 kommt zu dem Schluss, dass auf dem Standort ein sicherer Flugbetrieb möglich ist. Zur Minimierung eines theoretischen Restrisikos bzw. zur weiteren Absenkung des Risikoniveaus werden Risikominderungsmaßnahmen (z.B. Hindernisbefeuerung, Anhebung der Platzrunde) vorgeschlagen. Demnach steht die Hindernissituation am Standort der Eignung des Platzes nicht entgegen.

Mit Schreiben des Luftamts vom 31.05.2016 wurde die Stellungnahme der DFS zur Aeronautical Study vom 23.05.2016 übermittelt. Die DFS bleibt in dieser Stellungnahme bei ihrer Einschätzung, dass das Gelände nicht geeignet ist. Von der DFS angemerkt wird, dass sich die Studie zum überwiegenden Teil mit dem tatsächlichen Flugbetrieb und nur untergeordnet mit der Hindernisfreiheit beschäftigt. Die DFS sei jedoch nicht für die Beurteilung des Flugbetriebs und betrieblicher Kompensationsmaßnahmen zuständig. Dessen ungeachtet nimmt sie zu den in der Studie flugbetrieblichen Risikominderungsmaßnahmen Stellung und erhält ihre Stellungnahme vom 17.03.2015 aufrecht. Allein die Anwendung von sechs Risikominderungsmaßnahmen würde die Auffassung der DFS bekräftigen, dass das Gelände als nicht geeignet erscheint. Zudem erachtet sie die Maßnahmen Nr. 1 und 2 als ungeeignet bzw. nicht ausreichend. Die Maßnahme Nr. 5 (Ausschluss VFR-Nachtflugbetrieb) wertet sie als Bestätigung der Ungeeignetheit des Geländes.

Bewertung Stellungnahme DFS zu Aeronautical Study

Die Aussagen der DFS im Hinblick auf die vermeintlich fehlende Eignung des Geländes vermögen kaum zu überzeugen.

Die hier durchgeführte „Aeronautical Study“ (Luftfahrttechnische Untersuchung) dient nach EASA CS-ADR DSN bzw. ICAO Annex 14, Kap. 4 Obstacle Restriction and Removal im hier vorliegenden Falle der planerischen Verletzung der Horizontalfläche der Nachweisführung, ob – ggf. gestützt durch geeignete Risikominderungsmaßnahmen - dennoch sicherer und regelmäßiger Flugbetrieb gewährleistet werden kann. Hiermit wird deutlich, dass Hindernisbewertung und Flugbetrieb in einer Aeronautical Study untrennbar methodisch verknüpft sein müssen, eine nur partielle Zuständigkeit seitens DFS mag formal aber nicht fachlich begründet sein. Zumindest sollte und darf insofern aus dieser seitens DFS vorgenommenen „Gewichtung“ keine vermeintliche Unvollständigkeit der Untersuchungen abgeleitet werden, zumal die Randbedingungen der Vorgehensweise ebenfalls in den ICAO Richtlinien niedergelegt sind.

Im Schreiben der DFS wird konkretisiert, dass sich die DFS nur für einen Teil („1/5“) der in der Aeronautical Study niedergelegten Untersuchungsinhalte zuständig fühle, nämlich nur die *Hindernisfreiheit* betreffend, nicht jedoch den *Flugbetrieb*. Für letzteren Aspekt verweist sie auf das Referat LR 17 des BMVI. Inwieweit durch die vorgeschlagenen Risikominderungsmaßnahmen die Durchdringung der Horizontalfläche kompensiert wird, steht der DFS nach eigener Aussage daher nicht zu.

Die DFS führt zur Begründung ihrer Auffassung an, dass allein das Ergreifen von sechs Risikominderungsmaßnahmen ein Argument für die vermeintliche Ungeeignetheit des Geländes sei. Diese Argumentation trägt jedoch nicht, da es sich um einen argumentativen Zirkelschluss handelt. Vielmehr dienen die Risikominderungsmaßnahmen gerade dazu, den formalen Verstoß gegen die Vorgaben zur Hindernisfreiheit dahingehend zu relativieren, dass aufgrund der damit nachgewiesenen Sicherheit des Flugbetriebs eine Anlage des Flugplatzes gleichwohl möglich ist. Die Risikominderungsmaßnahmen sind daher lediglich die konsequente Folge der Anpassung des Flugbetriebs auf die konkrete örtliche Situation, um jegliche Gefährdungen auszuschließen. Die Maßnahmen können daher nicht umgekehrt als Beleg für die Ungeeignetheit des Geländes herangezogen werden. Insofern ist die Interpretation der DFS in diesem Punkte sachlich nicht korrekt. Vielmehr darf nicht übersehen werden, dass einzelne Risikominderungsmaßnahmen partiell sogar „sicherere“ Bedingungen als im Standardfall zur Folge habe.

Die Ausführungen der DFS zur Risikominderungsmaßnahme Nr. 1 sind korrekt, diese Maßnahme dient in keiner Weise dazu, die Gefahr für den Flugbetrieb aufgrund der planerischen Durchdringung der Horizontalfläche zu mindern. Sie stellt vielmehr nach geltenden Richtlinien (NfL 328/01) die zwingende Voraussetzung - Unversehrtheit der An-/Abflugfläche - dar, um die hier vorgenommene Verfahrensweise überhaupt anwenden zu dürfen

Bei der Beurteilung der Risikominderungsmaßnahme Nr. 2 Befeuern liegt ein Missverständnis seitens der DFS in Bezug auf die Auswahl der zu befeuernden Objekte vor: Es geht den Untersuchungsergebnissen zufolge nicht darum, repräsentative Objekte, die die Horizontalfläche durchdringen, zu befeuern, sondern exakt jene, die das größte Gefahrenpotenzial aufgrund des resultierenden (hier steilsten) Gradienten zwischen modelliertem Abhebepunkt für die jeweilige

Betriebsrichtung und Lage des jeweiligen Hindernisses induzieren. Damit ist sehr wohl Vollständigkeit in der Befeuerng in Bezug auf diesen, als in der Studie maßgebend identifizierten Risikotreiber gegeben und die Maßnahme aus Gutachtersicht umfänglich und in keiner Weise exemplarisch definiert.

Weiteres Vorgehen

Der Antragsstellers (PGVC) wird der Genehmigungsbehörde mitteilen, dass die vorgelegte Aeronautical Study in ihrer Methodik zielführend und schlüssig ist. Die daraus abgeleitete Schlussfolgerung, dass insbesondere mit Umsetzung der Risikominderungsmaßnahmen Sicherheitsäquivalenz erreicht bzw. ein sicherer Flugbetrieb gewährleistet ist, ist korrekt und valide. Ggf. zur Erläuterung und besseren Verständlichkeit der Studie erforderliche kleinere Ergänzungen können nachgereicht werden. Die PGVC geht deshalb davon aus, dass die Frage der flugbetrieblichen Kompensation der Hindernissituation vom Luftamt Nordbayern geklärt wird.

Im Schreiben des Luftamts Nordbayern vom 31.05.2016 werden in Zusammenhang mit der Aeronautical Study und naturschutzfachlichen Belangen im Projekt Informationen eingefordert sowie Hinweise zum weiteren Fortgang des Planfeststellungsverfahrens gegeben.

Die notwendigen Informationen wird die Projektgesellschaft zeitnah und fristgerecht dem Luftamt Nordbayern zur Verfügung stellen.