

ARGE

Verkehrslandeplatz Coburg

Vergleichende Standortbewertung und Ermittlung eines Vorzugsstandortes

Oktober 2007

Bearbeiter: Guido Bauernschmitt Landschaftsarchitekt und Stadtplaner SRL

TEAM 4 landschafts + ortsplanung
kaus • bauernschmitt • enders
90419 nürnberg lange zeile 8 tel 0911/39357-0 fax 39357-99



ARGE Verkehrslandeplatz Coburg
Vergleichende Standortbewertung und Ermittlung eines Vorzugsstandortes

Gliederung	Seite
1. Anlass und Aufgabe	1
2. Bewertungskriterien.....	1
3. Bewertung der Standortalternativen	3
3.1 Zweckmäßigkeit	3
3.2 Mensch und Bevölkerung	6
3.3 Natur und Umwelt.....	8
3.4 Kosten / Wirtschaft.....	12
4. Bewertungsübersicht.....	14

1. Anlass und Aufgabe

Die ARGE Verkehrslandeplatz Coburg beabsichtigt, in der Region Coburg den Neubau eines Verkehrslandeplatzes mit einer Länge der Start- und Landebahn von 1.500 m und einer Auslegung für Flugzeuge von 2,0 bis zu 5,7 t Gesamtgewicht. Das geplante Vorhaben dient der Bestandssicherung des Luftverkehrs in der Region Coburg und resultiert aus der aktuellen Genehmigungslage und den flugrechtlichen Anforderungen an einen zukunftsfähigen Betrieb eines Verkehrslandeplatzes.

Im Auftrag der ARGE Verkehrslandeplatz Coburg wurden durch die CDM Consult GmbH im 3. und 4. Quartal 2006 die für den Neubau erforderlichen Raumordnungsunterlagen für 4 Standortvarianten erarbeitet und im Dezember 2006 bei der Regierung von Oberfranken als obere Landesplanungsbehörde eingereicht. Im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wurde durch die obere Landesplanungsbehörde die Raumverträglichkeit aller vier eingereichten Standortvarianten bestätigt.

Gegenstand der vorliegenden Ausarbeitung ist die Abwägung aller Vor- und Nachteile der bestätigten Standortvarianten durch vergleichende Bewertung, die ggf. in die Ausweisung eines Vorzugsstandortes mündet. Die vergleichende Bewertung ist eine Grundlage für die Auswahl der Planungsvariante, die in das durchzuführende Planfeststellungsverfahren eingestellt wird.

2. Bewertungskriterien

Für die vergleichende Bewertung der Alternativstandorte und ggf. die Ausweisung eines Vorzugsstandortes wurden vier Hauptaspekte geprüft.

Dabei wurden zwei vorhaben- bzw. wirtschaftsbezogene und zwei umweltbezogene Hauptaspekte gewählt:

- Zweckmäßigkeit
- Auswirkungen auf Mensch und Bevölkerung
- Auswirkungen auf Natur und Umwelt
- Kosten und Auswirkungen auf Wirtschaft

Für jeden Hauptaspekt wurden Bewertungskriterien definiert, die durch Teilkriterien bzw. Indikatoren untergliedert sind.

Dabei wurden einzelne Indikatoren bzw. Teilkriterien besonders gewichtet, da sie aufgrund der Bedeutung des Vorhabens, der Wirkungen des Vorhabens oder der Empfindlichkeit einzelner Güter deutlich ausschlaggebender sind als andere Kriterien.

Ein Beispiel hierfür ist beim Kriterium Mensch/Wohnqualität die Beeinträchtigung durch den Fluglärm, die höher zu gewichten ist als die Beeinträchtigung durch die vorhabenbedingte Erhöhung des Straßenverkehrslärms

Bewertungskriterien für den Standortvergleich

Hauptaspekte	Kriterium	Indikatoren/Teilkriterien
Zweckmäßigkeit	Nutzungsmöglichkeit	mögliche Ausstattung
		<u>Einschränkungen am Standort/ Zukunftsfähigkeit *</u>
	Erreichbarkeit	<u>Entfernung ab Coburg</u>
		Straßenanbindung
Mensch und Bevölkerung	Wohnfunktion	<u>Fluglärm</u>
		Straßenverkehrslärm
	Erholungsfunktion	<u>Naherholung</u>
		Ferienerholung/Fremdenverkehr
Natur und Umwelt	Arten und Biotope	<u>Flächenverluste</u>
		<u>beeinträchtigte Lebensräume</u>
	Landschaft	Landschaftsbild
		Unzerschnittene Räume
		Historische Kulturlandschaft
	Abiotische Faktoren	Boden
		Wasser
		Klima
	Kosten/Wirtschaft	Herstellungskosten
Straßenverlegung		
Wirtschaft		Land- und Forstwirtschaft
		Infrastruktur

* unterstrichen = doppelt zu gewichtendes Kriterium

3. Bewertung der Standortalternativen

Die Bewertung erfolgt durch ein Punktesystem, bei dem pro Teilkriterium 1 bis 5 Punkte vergeben werden.

Zweckmäßigkeit	1 Punkt geringe Zweckmäßigkeit 5 Punkte hohe Zweckmäßigkeit
Mensch und Bevölkerung	1 Punkt hohe Beeinträchtigung 5 Punkte geringe Beeinträchtigung
Natur und Umwelt	1 Punkt hohe Beeinträchtigung 5 Punkte geringe Beeinträchtigung
Kosten/Wirtschaft	1 Punkt hohe Kosten/ Beeinträchtigung 5 Punkte geringe Kosten/Beeinträchtigung

Die für jeden Hauptaspekt erreichten Punkte werden anschließend addiert und so für jeden Hauptaspekt der jeweils günstigste bzw. ungünstigste Standort ermittelt.

Abschließend wird die Reihung der Standorte bezüglich des jeweiligen Hauptaspektes gegenübergestellt. Grundlage der Bewertung sind im Wesentlichen die Inhalte der Raumordnungsunterlagen bzw. ergänzende Ausarbeitung der CDM-Consult.

3.1 Zweckmäßigkeit

Durch das Bewertungskriterium Zweckmäßigkeit wird untersucht, in welchem Maß die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele an den jeweiligen Standortalternativen erfüllt werden können.

Hierfür sind die Nutzungsmöglichkeit und die Erreichbarkeit des jeweiligen Standorts ausschlaggebend.

Bei der Nutzungsmöglichkeit werden die mögliche Ausstattung des Standortes sowie Einschränkungen am Standort, wie sie sich beispielsweise aus der Ausstattung oder den Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung ergeben könnten, geprüft.

Die Ausstattung des Verkehrslandeplatzes ergibt sich aus dem im Raumordnungsverfahren dargelegten Flugplatzlayout. Hierzu gehören die Start- und Landebahn, eine Rollbahn, das Vorfeld mit Tower und Flugzeughallen, Tankstelle etc. und eine Start- und Landebahn für Segelflieger. Ergänzend ist eine Anflugbefeuerung möglichst in beiden Anflug- und Abflugrichtungen vorgesehen.

Unterschiede in der Ausgestaltung der Ausstattung des Flugplatzes ergeben sich hinsichtlich der Start- und Landebahn und der Anflugbefeuerung. Hier sind beim Standort Brandensteinebene nur eine Start- und Landebahn mit einer Länge von 1.200 m und eine Anflugbefeuerung nur nach Osten möglich.

Dadurch sind am Standort Brandensteinsebene erhebliche Einschränkungen zu erwarten.

Die Durchführung von gewerblichem Luftverkehr mit Flugzeugen bis 5,7 t ist nicht möglich, da die durch Sicherheitszuschläge mindestens erforderliche Bahnlänge nicht erreicht wird. Es ist davon auszugehen, dass auf der Brandensteinsebene eine Aufnahme des gewerblichen Luftverkehrs und damit die Möglichkeit der Nutzung des Luftverkehrs für in der Region ansässige Firmen ohne eigenes Luftfahrzeug weiterhin nicht möglich sein kann. Ebenso wird es für auswärtige Unternehmen nicht möglich sein, ohne eigenes Luftfahrzeug auf der Brandensteinsebene zu landen.

Die nur einseitig mögliche Anflugbefeuerung entspricht nicht den gesetzlichen Vorschriften nach Luftverkehrsgesetz, welches eine Anflugbefeuerung an beiden Seiten für den Instrumentenflugbetrieb vorschreibt. Es könnte zwar eine unbefristete Ausnahmegenehmigung erteilt werden, welche jedoch den Flugbetrieb durch diverse Auflagen zusätzlich reglementieren und eventuell sogar erheblich einschränken würde. Eine voll umfängliche Nutzung der Start- und Landebahn für den Luftverkehr im Instrumentenflugbetrieb kann deshalb derzeit nicht hinreichend garantiert werden.

Letztlich ergibt sich am Standort Brandensteinsebene durch die Start- und Landebahn, die nur die derzeitigen Mindestanforderungen entspricht und die Einschränkungen bzgl. Anflugbefeuerung eine erhebliche Einschränkung hinsichtlich möglicher zukünftiger Entwicklungen. An allen anderen Standorten ist die Zukunftsfähigkeit erheblich besser zu bewerten als am Standort Brandsteinsebene.

Ein weiteres Kriterium beim Hauptaspekt Zweckmäßigkeit ist die Erreichbarkeit des Verkehrslandeplatzes. Hierbei ist zum einen die Entfernung ab Coburg, zum anderen die Qualität der vorhandenen Straßenanbindung zu berücksichtigen.

Bezüglich Entfernung ab Coburg werden die Straßenkilometer ab Zentrum Coburg (Bahnhof) bis zum jeweiligen Standort der Bewertung zu Grunde gelegt. Ein Standort, der von Coburg aus auf kurzem Wege zu erreichen ist, erfüllt den mit dem Landeplatz verfolgten Zweck erheblich besser als ein Verkehrslandeplatz mit längerer Anfahstrecke. Ab einer Fahrzeit von ca. 30 Minuten wird der Zweck des geplanten Verkehrslandeplatzes in Frage gestellt, da die angestrebte schnelle Erreichbarkeit eines Verkehrslandeplatzes gegenüber den Flugplätzen Nürnberg oder Erfurt immer weniger wirksam wird.

Neben der reinen Entfernung sind auch die Straßenverhältnisse der Anfahstrecke zu berücksichtigen. Hierbei ist es insbesondere zweckmäßig, wenn der Verkehrslandeplatz auf überörtlichen Straßen, insbesondere Bundes- und Staatsstraßen, zu erreichen ist und möglichst wenige Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen oder Ortsdurchfahrten mit entsprechend niedrigerem Ausbauzustand benutzt werden müssen.

Die Ergebnisse der Bewertung des Standortes hinsichtlich der Zweckmäßigkeit zeigt die folgende Tabelle.

Bewertung Hauptaspekt Zweckmäßigkeit

	Brandensteinebene	Bieberbach	Gossenberg	Neida
Nutzungsmöglichkeit				
Mögliche Ausstattung	Start-/Landebahn 1.200 m, Anflugbefeuerung nur nach Osten 3	Start-/Landebahn 1.500 m, Anflugbefeuerung beidseitig 5	Start-/Landebahn 1.500 m, Anflugbefeuerung beidseitig 5	Start-/Landebahn 1.500 m, Anflugbefeuerung beidseitig 5
<u>Einschränkungen am Standort / Zukunftsfähigkeit *</u>	Betrieb nur mit Ausnahmege- nehmigung möglich nur Minimalanforderungen erfüllt 2	keine gegeben 5	keine gegeben 5	keine gegeben 5
Erreichbarkeit				
<u>Entfernung von Coburg</u>	Straßen-km: 3-8 km Fahrzeit: 5-10 Min. 5	Straßen-km: 20 km Fahrzeit: 25-30 Min. 3	Straßen-km: 12 km Fahrzeit: 20 Min. 4	Straßen-km: 8 km Fahrzeit: 10-15 Min. 5
Straßenanbindung	überwiegend innerorts bzw. Gemeindeverbindungsstraßen, relativ verkehrsbelastete Stra- ßen 4	überwiegend Bundesstra- ßen, ca. 4 km Kreisstraßen, 4	teils Bundesstraße, ca. 4 km Kreisstraße, teils verkehrsarme Ortsdurchfahrten 4	ausschließlich Bundesstra- ße und Staatsstraße 5
Gesamtbewertung	21	25	27	30

* unterstrichen = doppelt gewichtetes Kriterium

3.2 Mensch und Bevölkerung

Mit der Anlage und insbesondere dem Betrieb eines Verkehrslandeplatzes sind Lärmimmissionen verbunden, die sich negativ auf die im Umfeld des Flughafens ansässige Wohnbevölkerung bzw. Erholungssuchende auswirken.

Bei der Bewertung des Hauptaspektes Mensch und Bevölkerung wurden deshalb die Teilkriterien Wohnen und Erholung zu Grunde gelegt.

Beim Kriterium Wohnen sind einerseits die Beeinträchtigung durch den Fluglärm und andererseits die Beeinträchtigung durch den Straßenlärm (Anfahrten zum Flugplatz) zu berücksichtigen. Dabei ist das Kriterium Fluglärm erheblich bedeutender und wird deshalb doppelt gewichtet.

Die Auswirkungen des Fluglärms auf bebaute Gebiete ergeben sich aus dem Lärmgutachten im Rahmen des Raumordnungsverfahrens. Hierbei ist festzustellen, dass sowohl beim Standort Brandensteinebene wie auch beim Standort Gossenberg bebaute Bereiche innerhalb der ermittelten Lärmkonturen liegen. Es werden zwar bei keinem Standort die lärmtechnischen Orientierungswerte überschritten, jedoch sind insbesondere am Standort Coburg größere Wohngebiete und andere schützenswerte Einrichtungen vom Überfluglärm betroffen.

Beim Straßenlärm sind aufgrund des eher geringeren Verkehrsaufkommens durch den Flugplatzbetrieb die Auswirkungen vor allem bei Straßen mit nicht überörtlicher Bedeutung und bei gering befahrenen Ortsdurchfahrten relevant. Hier machen die durch den Landeplatz prognostizierten zusätzlichen Kfz-Bewegungen einen merklichen Anteil am Gesamtverkehrsvorkommen auf. Bei überörtlich bedeutsamen Straßen wie Bundes- und Staatsstraßen ist die Steigerung des Verkehrsaufkommens dagegen vernachlässigbar. Eine merkliche Betroffenheit durch den zusätzlichen Straßenverkehr ist deshalb insbesondere beim Standort Gossenberg zu erwarten. Beim Standort Coburg-Brandensteinebene werden zwar überwiegend innerörtliche Straßen genutzt, diese haben jedoch bereits ein relativ hohes Verkehrsaufkommen. Beim Standort Bieberbach erfolgt zwar eine längere Anfahrt unter teilweiser Nutzung von Kreisstraßen, es sind jedoch nur untergeordnet Ortsdurchfahrten betroffen.

Bezüglich der Erholungsfunktion wird zwischen Naherholung und Ferienerholung unterschieden.

Bei der Naherholung ist zum einen die Ausstattung des vom Vorhaben betroffenen Geländes mit Erholungseinrichtungen, hier insbesondere Wanderwege und Radwanderwege, zu berücksichtigen, andererseits die Erholungseignung der betroffenen Landschaft. Lärmarme und unzerschnittene ländliche Räume haben grundsätzlich ein Potential für die Naherholung.

Bewertung Hauptaspekt Mensch und Bevölkerung

	Brandensteinebene	Bieberbach	Gossenberg	Neida
Wohnfunktion				
<u>Fluglärm</u>	größere Stadtteile innerhalb der 55-dBA- bzw. 50-dBA-Lärmkontur, ebenso Schulen, Friedhof, Kindertagesstätten 2	keine relevanten Auswirkungen auf Bauflächen 5	Teilbereiche von Krumbach und Gossenberg innerhalb der 50-dBA-Lärmkontur 4	keine relevanten Auswirkungen auf Bauflächen, 5
Straßenlärm	kurze Anfahrt, überwiegend innerstädtisch 4	lange Anfahrt, keine Ortsdurchfahrten 5	mittlere Anfahrt, mehrere verkehrsarme Ortsdurchfahrten 4	kurze Anfahrt, ausschließlich überörtliche Straßen, Umgehung geplant 5
Erholung				
<u>Naherholung</u>	Rodung von mind. 6 ha Rögener Holz (Wald mit sehr hoher Bedeutung für die Erholung, aber vorbelastet) 4	siedlungsnaher Freiraum, keine Erholungseinrichtungen betroffen, lärmarmes ländlicher Raum 4	siedlungsnaher Freiraum, Verlegung eines Wanderweges erforderlich, lärmarmes ländlicher Raum 4	siedlungsnaher Freiraum, Verlegung eines Radwanderweges erforderlich, durch Verkehrslärm vorbelasteter Raum 4
Ferienenerholung / Fremdenverkehr	Nähe zu mehreren Sehenswürdigkeiten (v.a. Veste Coburg) 4	keine Auswirkungen 5	geringe Auswirkungen (Ferienwohnungen, Nähe Sesslach/Haßberge) 4	keine Auswirkungen 5
Gesamtbewertung	20	28	24	28

Insgesamt ist festzustellen, dass nur bei der Brandensteinsebene Flächen mit sehr hoher Bedeutung für die Erholung betroffen sind. Die Bedeutung der Brandensteinsebene für die Naherholung muss jedoch aufgrund der vorhandenen Vorbelastung (Flugplatz, Bauschuttdeponie) relativiert werden.

Für die Ferienerholung ist am Standort Brandensteinsebene die Nähe zu den näheren Sehenswürdigkeiten, insbesondere zur Veste Coburg relevant, während in Gossenberg sich in der Nähe zu Sesslach und den Haßbergen erste Ansätze von Ferienerholung durch mehrere Ferienwohnungen zeigen.

3.3 Natur und Umwelt

Beim Hauptaspekt Natur und Umwelt werden die Teilaspekte Arten und Biotope, Landschaft und abiotische Faktoren untersucht.

Beim Kriterium Arten und Biotope sind die Teilkriterien Flächenverluste (direkte Überbauung durch den Flugplatz) und beeinträchtigte Lebensräume (Beeinträchtigung durch Überflug, Lärm etc.) zu bewerten.

Flächenverluste schützenswerter Landschaftsteile treten an der Brandensteinsebene (6 ha Wald mit besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopenschutz) und am Standort Neida (Feldgehölz 0,3 ha) auf. Aufgrund des Flächenumfangs und der hohen Bedeutung naturnaher Waldflächen (nicht ersetzbarer Lebensraum) sind die Eingriffe insbesondere an der Brandensteinsebene erheblich.

Auswirkungen auf störungsempfindliche Lebensräume sind insbesondere am Standort Neida zu befürchten. An den Standorten Bieberbach und Gossenberg sind nur kleinere Biotopflächen mit weniger sensibler Artenausstattung betroffen. An der Brandensteinsebene werden zwar wertvolle Lebensraum überflogen, hier ist aber die Vorbelastung durch den bestehenden Flugplatzes zu berücksichtigen. Am Standort Neida sind Auswirkungen auf größere Wiesenbrütergebiete zu befürchten. Im Raumordungsverfahren werden für alle Standorte FFH-Verträglichkeitsprüfungen empfohlen und in der landesplanerischen Beurteilung als Maßgabe festgesetzt.

Im Rahmen einer verglichenen Bewertung der Standorte müssen diese potentiellen Konflikte jedoch am Standort Neida am gravierendsten bewertet werden. In unmittelbarer Nähe des Flugplatzes liegen nördlich (Sulzthal) und östlich (Herbartsdorfer Graben) Wiesenbrütergebiete, die Teil der IBA 2000 Kulisse sind (vgl. Anhang 2). Hier ist eine potentielle Beeinträchtigung der Biotopverbundachse Sulzbachtal zwischen den SPA-Gebieten 5831-471.02 und 5831-471.04 denkbar und eine Beeinträchtigung einzelner Brutvorkommen in den Schafwiesen östlich des Standortes Neida wahrscheinlich. Eine abschließende Bewertung dieser möglichen Beeinträchtigungen ist derzeit nicht möglich und bleibt einer im Rahmen der Planfeststellung durchzuführenden Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung vorbehalten.

Beim Kriterium Landschaft ist bezüglich des Landschaftsbildes festzustellen, dass lediglich auf der Brandensteinsebene ein Bereich mit hoher landschaftlicher Eigenart vorhanden ist. Hier sind allerdings durch den bestehenden Flugplatz und die Bauschuttdeponie auch erhebliche Vorbelastungen zu verzeichnen. Bei allen anderen drei Standorten ist ein durch intensive landwirtschaftliche Nutzung und wenig ausgeprägtes Relief ein einförmiges Landschaftsbild zu verzeichnen. An den Standorten Bieberbach und Gossenberg ist allerdings vom Flugplatzgelände aus ein eindrucksvoller Fernblick in die umliegenden Berg- und Hügelländer möglich.

Aufgrund der zunehmenden Zerschneidung und Verlärmung der Landschaft kommt der Erhaltung unzerschnittener lärmarmen Räume zunehmende Bedeutung zu. Teil unzerschnittener lärmarmen Räume sind die Standorte um Bieberbach und Gossenberg. Sie sind aber aufgrund ihrer wenig bedeutsamen Landschaftsausstattung nicht von herausragender Bedeutung. An der Brandensteinsebene ist durch den bestehenden Flugplatz, am Standort Neida durch die Staatsstraße 2205 eine erhebliche Vorbelastung durch Verlärmung und Zerschneidung gegeben.

Historische Kulturlandschaften sind an keinem der vier Standorte betroffen. Am Standort Neida ist ein Bodendenkmal mit potentieller archäologischer Bedeutung betroffen.

Bei den abiotischen Faktoren Boden, Wasser und Klima richtet sich die Bewertung nach den Darstellungen im Landschaftsentwicklungskonzept Region Oberfranken West bzw. den Darstellungen im Waldfunktionsplan, die in die Raumordnungsunterlagen eingeflossen sind. Eingriffe in Gebiete mit besonderer Bedeutung für Bodenfunktionen erfolgen auf der Brandensteinsebene und in Bieberbach. Eingriffe in Gewässer sind am Holzgrundgraben bei Gossenberg und in Neida zu erwarten.

Bei Schutzgut Klima / Luft sind durch den Flugbetrieb insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen der örtlichen luftklimatischen Situation zu befürchten, allerdings gehen am Standort Brandensteinsebene 6 ha Wald mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz verloren. Aufgrund der Zuordnung dieser klimatisch Flächen zum Belastungsgebiet Coburg stellt dies einen bedeutenden Konflikt dar, während an den anderen Standorten ausschließlich Flächen mit allgemeiner Bedeutung für den Klimaschutz ohne Bezug zu Belastungsgebieten betroffen sind.

Bewertung Hauptaspekt Natur und Umwelt

	Brandensteinebene	Bieberbach	Gossenberg	Neida
Arten und Biotope				
<u>Flächenverluste</u>	Rodung 6 ha Wald mit besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz 2	kleinflächig Biotope betroffen 4	keine Biotope betroffen 5	Feldgehölz (0,3 ha) und kleinflächig Biotope betroffen 3
<u>beeinträchtigte Lebensräume</u>	hohe Auswirkungen auf Laubwald mit besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz, mittlere Auswirkungen auf weitere Biotopflächen, aber vorbelastete Fläche 4	geringe Auswirkungen auf 6 Biotopflächen 4	mittlere Auswirkungen auf 1 Biotop, geringe Auswirkungen auf 13 Biotopflächen 4	geringe bis mittlere Auswirkungen auf mehrere Biotope und Biotopkomplexe, geringe bis mittlere Auswirkungen auf Wiesenbrütgebiete (hohe Sensibilität) und Biotopverbund 2
Landschaft				
Landschaftsbild	Bereich mit hoher Eigenart, aber erheblicher Vorbelastung 4	einförmiges Landschaftsbild, reizvoller Fernblick 4	einförmiges Landschaftsbild reizvoller Fernblick 4	einförmiges Landschaftsbild, Vorbelastung St 2205 bzw. spätere GVS 5
unzerschnittene, lärmarme Räume	keine Betroffenheit (vorhandener Landeplatz) 5	unzerschnittener, lärmarrer Raum, aber mit wenig bedeutender Landschaftsraumausstattung 4	unzerschnittener, lärmarrer Raum, aber mit wenig bedeutender Landschaftsraumausstattung 4	keine Betroffenheit (Zerschneidung durch Staatsstraße 2205 bzw. spätere GVS) 5
Historische Kulturlandschaft Bodendenkmale	keine Betroffenheit 5	keine Betroffenheit 5	keine Betroffenheit 5	Bodendenkmal betroffen 4

	Brandensteinebene	Bieberbach	Gossenberg	Neida
Abiotische Faktoren				
Boden	großflächig Eingriffe in Gebiete mit besonderer Bedeutung für die Erhaltung der Bodenfunktionen 3	Eingriffe in Gebiete mit besonderer Bedeutung für seltene Lebensgemeinschaften 4	nur durchschnittlich bedeutsame Bodenfunktionen betroffen 5	fast ausschließlich gering bedeutsamer Bodenfunktionen betroffen 5
Wasser	keine Oberflächengewässer betroffen, Verlust von Böden mit allgemeiner Bedeutung für Grundwasserschutz 5	keine Oberflächengewässer betroffen, Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung für den Grundwasserschutz 4	Holzgrundgraben zu verlegen (Quellbach), Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung für den Grundwasserschutz 3	zwei naturferne und begrabte Gräben zu verlegen, Flächen mit allgemeiner Bedeutung für den Grundwasserschutz 4
Klima/Luft	Rodung von 6 ha Wald mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz 4	keine klimatisch bedeutsamen Flächen betroffen 5	keine klimatisch bedeutsamen Flächen betroffen 5	keine klimatisch bedeutsamen Flächen betroffen 5
Gesamtbewertung	38	42	44	38

3.4 Kosten / Wirtschaft

Bezüglich der Kosten wurden zunächst die wesentlichen Variablen hinsichtlich der Anlagekosten ermittelt. Dies sind zum einen der notwendige Grunderwerb (53 ha an den Standort Bieberbach, Gossenberg und Neida) sowie ca. 15 ha an der Brandensteinebene. Hinzu kommt ein weiterer Flächenbedarf durch die erforderlichen Ausgleichsflächen. Der hierfür erforderliche Umfang dürfte an den Standorten Bieberbachsebene, Gossenberg und Neida in etwa gleich sein (Neida tendenziell am größten), wobei an diesen Standorten ein Teil der Ausgleichsfläche auf der Brandensteinebene realisiert werden könnte. Insgesamt ist deshalb bei den Ausgleichsflächen kein erheblicher Kostenunterschied zu erwarten. Beim Grunderwerb wurde ein Preis von 4 € pro qm angesetzt.

Bei den weiteren Anlagekosten sind insbesondere die Erdmassenbewegungen ein maßgeblicher Kostenfaktor, der an den unterschiedlichen Standorten differenziert ausfällt. Es wurde deshalb eine überschlägige Erdmassenberechnung auf der Grundlage des digitalen Geländemodells DGM 5 erarbeitet (vgl. Anhang 1). Dabei wurde ein weitgehender Massenausgleich angestrebt, der jedoch im Bereich der Brandensteinebene aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich ist. Insgesamt ergeben sich folgende Kosten (Grunderwerb plus Erdarbeiten):

- | | |
|---------------------|-------------------------------|
| - Brandensteinebene | ca. 13,6 (- 28,0) Millionen € |
| - Bieberbach | ca. 14,7 Millionen € |
| - Gossenberg | ca. 18,2 Millionen € |
| - Neida | ca. 9,8 Millionen € |

Die erhebliche Kostenspanne auf der Brandensteinebene ist dadurch begründet, dass die notwendige Ertüchtigung des Baugrundes im Bereich der Deponie noch nicht abschätzbar ist. Im ungünstigsten Fall wären Mehrkosten in Höhe von 15 Millionen € zu erwarten.

Bei den zu erwartenden Kosten hinsichtlich notwendiger Straßenverlegungen spielt einerseits die Länge der zu verlegenden Strecke, der Ausbaustandard der betroffenen Straßen und auch die erforderliche Bauweise (Untertunnelung im Bereich der Brandensteinebene) eine Rolle. Durch die aufwändige Untertunnelung sind im Bereich der Brandensteinebene trotz der nur kurzen Strecke die deutlich höchsten Kosten zu erwarten.

Beim Teilkriterium Land- und Forstwirtschaft wird die an den jeweiligen Standorten verloren gehende landwirtschaftliche bzw. forstwirtschaftliche Nutzfläche einschließlich der eventuell vom Rückschnitt betroffenen forstwirtschaftlichen Nutzflächen berücksichtigt. Hier ist der Flächenbedarf aufgrund des vorhandenen Landeplatzes auf der Brandensteinebene am geringsten.

Bewertung Hauptaspekt Wirtschaft / Kosten

	Brandensteinebene	Bieberbach	Gossenberg	Neida
Herstellungskosten				
<u>Anlagekosten</u>	Grunderwerb ca. 15 ha (zzgl. Ausgleich) mittlere Erdarbeiten (teils Fels), kein Massenausgleich möglich 3	Grunderwerb ca. 53 ha (zzgl. Ausgleich) umfassende Erdarbeiten, Massenausgleich möglich 3	Grunderwerb ca. 53 ha (zzgl. Ausgleich), umfassende Erdarbeiten, Massenausgleich möglich 3	Grunderwerb ca. 53 ha (zzgl. Ausgleich), mittlere Erdarbeiten, Massenausgleich möglich 4
Straßenverlegung	Straßenverlegung ca. 0,5 km (Untertunnelung) 3	Verlegung Kreisstrasse ca. 1,5 km, 4	Verlegung Kreisstrasse ca. 2 km 4	Verlegung Gemeindeverbindungsstraße ca. 1 km 5
Wirtschaft / Sachgüter				
Land- und Forstwirtschaft	ca. 8 ha landwirtschaftliche Nutzfläche und ca. 6 ha Waldfläche betroffen, Hindernisbeseitigung auf mittelgroßen Waldflächen 5	ca. 53 ha landwirtschaftliche Nutzfläche betroffen keine oder geringfügige Waldflächen von Hindernisbeseitigung betroffen 4	ca. 53 ha landwirtschaftliche Nutzfläche betroffen, und Hindernisbeseitigung auf größeren Waldflächen 3	ca. 53 ha landwirtschaftliche Nutzfläche betroffen, Hindernisbeseitigung auf mittelgroßen Waldflächen 3
Infrastruktur, Rohstoffe	Bauschuttdeponie muss verlegt werden 3	380-kV-Leitung geplant (ROV eingeleitet), 20-kV- und Telekom-Leitung zu verlegen 3	Telekom-Leitung und 110-kV bzw. 20-kV-Leitung zu verlegen 4	20 kV Leitung ist zu verlegen 5
Gesamtbewertung	17	17	17	21

Bezüglich der Infrastruktur sind in Bieberbach, Gossenberg und Neida Freileitungen bzw. Telekom-Leitungen zu verlegen. Hierbei ist die Verlegung von 20-KV-Leitungen unproblematisch, da diese gleichzeitig zur Versorgung des Flugplatzes genutzt werden könnten.

Einen Planungskonflikt stellt die geplante 380-KV-Leitung im Bereich des Standortes Bieberbach dar. Hier ist nicht abschätzbar, wie im Falle einer Überlagerung der Nutzungsansprüche ein möglicher Konflikt gelöst werden könnte. Eine weitere erhebliche Auswirkung hinsichtlich der Infrastruktur stellt die Verlegung der Bauschuttdeponie auf der Brandensteinebene dar. Hier könnten zwar andere Deponien genutzt werden, deren Kapazitäten dann allerdings rascher erschöpft würden. Längere Fahrstrecken und ggf. die notwendige Ausweisung neuer Deponiestandorte wären negative Sekundäreffekte, auch im Hinblick auf die Umwelt.

4. Bewertungsübersicht

In der folgenden Tabelle wird für jeden Hauptaspekt die Reihung der Standortalternativen vom günstigsten Standort bis zum ungünstigsten Standort dargestellt, wie sie sich aus den Bewertungen des vorigen Kapitels ergibt.

Grundsätzlich sind die genannten Hauptaspekte als gleichrangig nebeneinander zu bewerten. Welcher Hauptaspekt letztendlich Hauptaspekt letztendlich als ausschlaggebend bewertet wird, ist eine Frage der Abwägung des Vorhabensträgers.

Dies gilt ebenso für das Gewicht der bei mehreren Standorten auftretenden Unsicherheiten bzw. relativ ungünstig bewerteten Teilaspekte. Unsicherheiten bestehen hinsichtlich der zukünftigen Einschränkungen am Standort Brandensteinebene aufgrund der kürzeren Start- und Landebahn und der nur einseitigen Anflugbefeuerung (Ausnahmegenehmigung erforderlich), hinsichtlich der Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen (insbesondere am Standort Neida), der zu erwartenden Baukosten am Standort Brandensteinebene sowie der raumordnerischen Abwägung eines potenziellen Planungskonflikts am Standort Bieberbach mit der geplanten 380-KV-Leitung.

In der Übersicht kristallisiert sich der Standort Neida als Vorzugsstandort heraus bei den Aspekten Zweckmäßigkeit, Mensch und Bevölkerung sowie Wirtschaft und Kosten. Er ist der am günstigsten bewertete Standort.

Aus gutachterlicher Sicht wäre im Hinblick auf das geplante Vorhaben dem Kriterium Zweckmäßigkeit eine im Rahmen der Abwägung bevorzugte Stellung einzuräumen. Der Grund hierfür ist die hohe Bedeutung des Vorhabens für die gesamte Region, wie sie auch im Zuge des Raumordnungsverfahrens bestätigt wurde. Es wäre deshalb aus gutachterlicher Sicht nicht sinnvoll, einen beispielsweise hinsichtlich der Kosten etwas günstigeren Standort auszuwählen, wenn dadurch das mit dem Vorhaben angestrebte Ziel nur eingeschränkt und in unbefriedigender Weise erreicht werden könnte.

Da auch hinsichtlich der Zweckmäßigkeit der Standort Neida am besten abschneidet, erscheint dieser Standort unter Berücksichtigung der vorliegenden Unterlagen als der günstigste Standort zur Errichtung eines neuen Verkehrslandeplatzes für die Region Coburg.

Bewertungsübersicht nach Hauptaspekten

Hauptaspekt	Günstigster Standort			Ungünstigster Standort
Zweckmäßigkeit	Neida	Gossenberg	Bieberbach	Brandensteinsebene
Mensch und Bevölkerung	Neida Bieberbach		Gossenberg	Brandensteinsebene
Natur und Umwelt	Gossenberg	Bieberbach	Neida Brandensteinsebene	
Kosten / Wirtschaft	Neida	Gossenberg Bieberbach Brandensteinsebene		

Standortvergleich Verkehrslandeplatz Coburg

12

	Zweck- mäßigkeit	Mensch und Bevölkerung	Natur und Umwelt	Wirtschaft / Kosten
Brandensteins- ebene	21 *	20	38	17
Bieberbach	25	28	42	17
Gossenberg	27	24	44	17
Neida	30	28	38	21

* Punktsumme



Anhang

Anlage 1: Kurzugutachten CDM-Consult (Flugtechnische Eignung,
Kosten Erdmassenbewegung)

Anlage 2: Lageplan IBA-Gebiete am Standort Neida

TEAM 4 landschafts + ortsplanung



Guido Bauernschmitt,
Landschaftsarchitekt und Stadtplaner SRL