



Stellungnahme zu den Ausbaumöglichkeiten des Flugplatzes Steinrücken

Neubau eines VLP in der Region Coburg

Projekt-Nr.: 63264

Bericht-Nr.: 01

Dipl.-Geogr. Ulf Gorgas

Nürnberg, 2008-07-21

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1	AUFGABENSTELLUNG 4
2	ANFORDERUNGEN AN EINEN ZUKÜNFTIGEN VERKEHRSLANDEPLATZ..... 5
3	AUSGANGSSITUATION FLUGPLATZ STEINRÜCKEN..... 6
4	DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DER AUSBAUMÖGLICHKEITEN 7
4.1	Einpassung des Flugplatzlayouts in die Topographie..... 7
4.2	Planungskonflikt mit ICE-Strecke Ebensfeld - Erfurt..... 7
4.3	Hindernissituation 8
4.4	Beeinträchtigung von FFH- und SPA-Gebieten 8
4.5	Waldbetroffenheit 9
4.6	Anflugbefeuerng..... 9
5	ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DER AUSBAUMÖGLICHKEIT DES FLUGPLATZES STEINRÜCKEN 10

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1	Lageplan Ausbau Flugplatz Steinrücken
Anlage 2	Ausschnitt Übersichtslageplan Planfeststellungsunterlagen ICE-Strecke Ebensfeld-Erfurt

Unterlagen

- [U1] Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren Ausbau bzw. Neubau eines Verkehrslandeplatzes in der Region Coburg für die Standorte Coburg-Brandensteinebene, Bieberbach, Gossenberg und Neida, CDM Consult GmbH Nürnberg, 20.12.2006
- [U2] JAR-OPS 1, Bestimmungen der Joint Aviation Authorities über die gewerbemäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen vom 04. August 1998, zuletzt geändert durch Bekanntmachung vom 16. September 2003 (BAnz. S. 21986),
- [U3] Richtlinien für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Stand: 02. November 2001,
- [U4] Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Stand: 02. November 2001,
- [U5] Standortvoruntersuchung für die Neuanlage eines Flugplatzes in der näheren Umgebung der Stadt Coburg, VLP Coburg-Brandensteinebene, Airport Partners GmbH Nürtingen, August 2004,
- [U6] Landschaftsentwicklungskonzept Region Oberfranken-West, Herausgeber: Regierung von Oberfranken
- [U7] Planfeststellungsunterlagen Neubaustrecke ICE Ebenfeld – Erfurt für den Bereich Grub am Forst / Rennbergtunnel, Lagepläne (1:5.000, 1:1.000), Übersichtshöhenplan, bereitgestellt vom Landratsamt Coburg, Juli 2008

1 AUFGABENSTELLUNG

Im Gesamtergebnis der landesplanerischen Beurteilung durch die Regierung von Oberfranken vom 14.08.2007 wurde eingeschätzt, dass der geplante Aus- bzw. Neubau eines Verkehrslandeplatzes in der Region Coburg an den Standorten Coburg-Brandensteinebene, Bieberbach, Gossenberg und Neida unter Berücksichtigung von Maßgaben grundsätzlich den Erfordernissen der Raumordnung entspricht.

Aufgrund der Ablehnung des Landkreises Coburg zur Umsetzung der Standortvarianten Bieberbach, Gossenberg und Neida wurde durch die Stadt Coburg eine Vorplanung zur technischen Machbarkeit zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Coburg-Brandensteinebene erarbeitet. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass ein Ausbau der Brandensteinebene grundsätzlich für eine Länge von 1.200 m realisierbar wäre. In Abwägung zwischen den hohen zu erwartenden Kosten und der nicht vollumfänglich den Anforderungen entsprechenden Länge der Start- und Landebahn wurde von der Stadt Coburg beschlossen, den Ausbau der Brandensteinebene nicht weiter zu verfolgen. Grundsätzlich ist die maximal machbare Länge von 1.200 m keine zukunftsfähige Lösung, da sie für wertgebende Flugzeugtypen des Geschäftsreiseverkehrs (u.a. Cessna Citation) nicht die erforderlichen Anforderungen an die Bahnlänge zum Starten und Landen bei schlechtem Wetter sowie voll beladen bieten kann.

In der politischen Diskussion um die Realisierbarkeit des Verkehrslandeplatzes im Landkreis Coburg ist derzeit der Ausbau des Flugplatzes Steinrücken in Coburg-Creidlitz im Gespräch. In der folgenden gutachtlichen Stellungnahme wird auf die Ausbaumöglichkeiten des Flugplatzes Steinrücken unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Umsetzung einer Länge der Start- und Landebahn von 1.500 m und der Planung eines Instrumentenflugbetriebes (IFR) auf der Grundlage GPS-Approach (Nichtpräzisionsflüge) und Luftraum F Bezug genommen.

Im Rahmen der Standortsuche für einen Verkehrslandeplatz in der Region Coburg wurde der Standort 10 Steinrücken in die Vorauswahl mit einbezogen [U5]. Dort wird ausgeführt, dass bei diesem Standort nur eine maximale Länge der SLB von 1.200 m möglich wäre. Weiterhin sind eine hohe Waldbetroffenheit sowie eine Beeinträchtigung der unmittelbar angrenzenden FFH-Gebiete zu erwarten. Eine Ausbaufähigkeit wurde als nicht gegeben eingestuft [U5]. Aus diesen Gründen wurde auf eine weitere Betrachtung des Standortes in der folgenden engeren Auswahl der damaligen Standortsuche verzichtet.

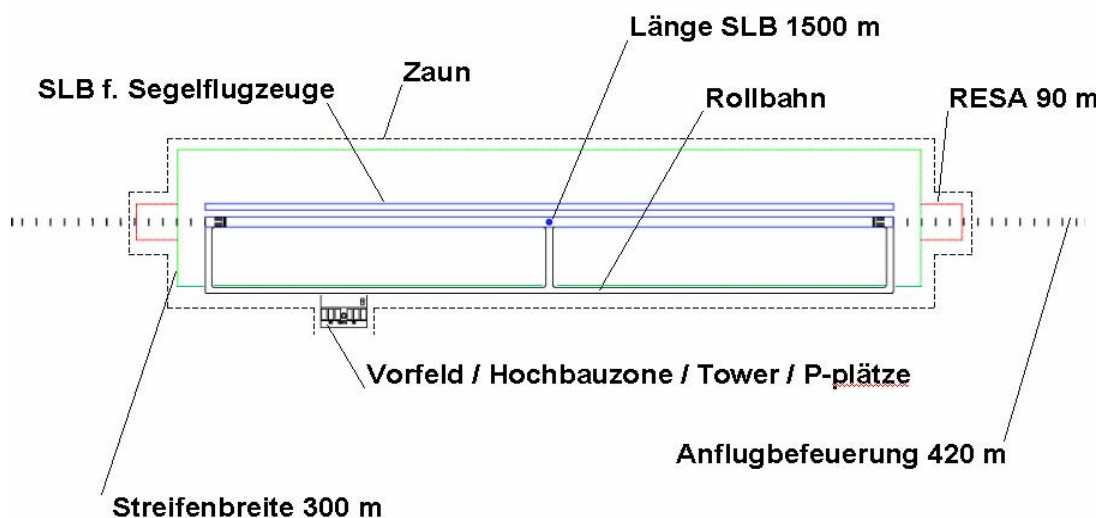
2 ANFORDERUNGEN AN EINEN ZUKÜNFTIGEN VERKEHRSLANDEPLATZ

Um den Bestand des Geschäftsreiseverkehrs und des Werkverkehrs in der Gewichtsklasse von 2,0 bis 5,7 t sowie die Regelungen des Luftraum F zu gewährleisten, ist die Um- bzw. Neuplanung einer befestigten Start- und Landebahn (SLB) mit einer Länge von 1.500 m erforderlich.

Der geplante Verkehrslandeplatz besteht aus der Start- und Landebahn (runway), einer Rollbahn (taxiways), einem Vorfeld sowie dem Bereich, auf dem der Tower, die Flugzeughallen, Tankstelle, Gastronomie etc. positioniert werden. In beide An- und Abflugrichtungen ist eine einfache Anflugbefeuerung mit einer Gesamtlänge von 420 m vorgesehen. Der Zaun umfasst das zukünftige VLP-Gelände unter Berücksichtigung der primären Flughafeneinrichtungen und Funktionsbereiche.

In der technischen Planung wird davon ausgegangen, dass der zukünftige Verkehrslandeplatz nach Code-Zahl 2 definiert ist und geplant wird [U3, U4]. Um jedoch eine zukunftssichere und langfristige Standortabsicherung zu ermöglichen, wurden in den Raumordnungsunterlagen [U1] zusätzlich die größeren Hindernisfrei- und Abstandsflächen nach Code-Zahl 3 untersucht und dargestellt. Dies trifft ebenso auf die hier folgende Betrachtung der Ausbaumöglichkeiten des Flugplatzes Steinrücken zu.

Abbildung 1: zukünftiges Flugplatzlayout nach [U1]



Das in Abbildung 1 dargelegte Flugplatzlayout berücksichtigt die entsprechenden Vorgaben für den Streifen (300 m Breite nach Code-Zahl 3) sowie Ausbildung einer runway end safety area (RESA) und der zugehörigen einfachen Anflugbefeuerung von 420 m. Dieses Flugplatzlayout bildet die Grundlage für die Prüfung der Ausbaumöglichkeiten auf dem Flugplatz Steinrücken.

3 AUSGANGSSITUATION FLUGPLATZ STEINRÜCKEN

Der Flugplatz Steinrücken ist im Süden der Stadt Coburg im Stadtteil Creidlitz lokalisiert. Er befindet sich auf einem Höhenrücken nördlich der Bundesstraße B 303 zwischen Creidlitz und Grub am Forst.

Er besteht aus einer Grasstart- und Landebahn mit einer Länge von 700 m, einem Tower und zwei Hangars zum Abstellen der Flugzeuge. Die Ausrichtung der SLB beträgt 07 / 25. Der Flugplatz befindet sich auf einer Höhe von ca. 360 m NN. Der Betreiber des Flugplatzes ist die Flugtechnische Arbeitsgemeinschaft Coburg e.V. mit Ausrichtung auf den Vereinssport (Motorflug, Ultraleichtflug, Segelflug).

Abbildung 2: Ansicht Flugplatz Steinrücken in Richtung West (Quelle: <http://home.arcor-online.de/aloes.laumer/platz-te/coburg-s.htm>)



4 DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DER AUSBAUMÖGLICHKEITEN

4.1 Einpassung des Flugplatzlayouts in die Topographie

Aufgrund der topographischen Gegebenheiten des Höhenrückens ist eine Ausprägung des Flugplatzlayouts nur entlang des Höhenrückens im Bereich der Ortsverbindungsstraße zwischen Creidlitz und Grub am Forst möglich (Anlage 1). Folgende begrenzende Punkte sind dabei zu berücksichtigen:

- Stark abfallendes Gelände im Westen hin zur Itz,
- Ansteigendes Gelände im Nordosten im Bereich der Langen Leite / Pöhlholz (Erhebung bis auf 410 m ü. NN)
- Stark abfallendes Gelände im Norden (Hambach) und Süden (B 303).

In Anlage 1 ist das Flugplatzlayout mit einer Länge der SLB von 1.500 m und einer Streifenbreite von 300 m planerisch in das vorhandene Gelände eingepasst. Dabei wird das westliche Ende der SLB mit RESA auf die westliche Grenze des Höhenrückens gelegt. Unter der Berücksichtigung einer 1.500 m langen SLB muss das östliche Ende des Flugplatzlayouts in die vorhandene Waldfläche südlich der Langen Leite (Pöhlholz) gelegt werden.

Die Ortsverbindungsstraße zwischen Grub am Forst und Creidlitz muss durch die Lage des Flugplatzlayouts rückgebaut werden. Eine Umverlegung dieser Straße im direkten Umfeld des Flugplatzlayouts ist aufgrund der Topographie nur schwer realisierbar.

4.2 Planungskonflikt mit ICE-Strecke Ebensfeld - Erfurt

Im östlichen Bereich des Flugplatzlayouts wird die in Bau befindliche ICE-Strecke Ebensfeld – Erfurt im Abschnitt Rennbergtunnel (südlicher Tunneleingang) in unmittelbarer Verlängerung der möglichen SLB geschnitten (Anlage 1, Anlage 2). Aus den Planfeststellungsunterlagen [U7] wird deutlich, dass ein Verkehrslandeplatz mit einer SLB von 1.500 m aufgrund der Linienführung der ICE-Trasse und der Lage des Einschnittes in den Rennbergtunnel nicht möglich ist.

Die ICE-Strecke Ebensfeld – Erfurt ist planfestgestellt. Somit sind die Planungsprioritäten in diesem Bereich klar abgegrenzt.

Ein Flugplatzlayout mit einer SLB-Länge von 1.500 m ist somit nicht realisierbar. Möglich wäre eine maximale Länge der SLB zwischen 1.000 m und 1.200 m in Anhängigkeit der Ausführung des Tunnelbauwerkes.

4.3 Hindernissituation

Die Hindernissituation stellt sich für die beiden Richtungen unterschiedlich dar. Auf der westlichen Seite fällt das Gelände zur Itz hin ab, sodass nach derzeitigem Kenntnisstand für diese Richtung keine relevanten Hindernisse zu erwarten sind.

Für die östlich An- und Abflugrichtung ist eine andere Situation festzustellen. Unmittelbar nordöstlich des Flugplatzlayoutes befindet sich die bewaldete Erhebung der Langen Leite mit 410 m ü. NN. Die Erhebung befindet sich somit ca. 50 m über dem derzeitigen Höhengniveau des Flugplatzes. Durch die unmittelbare Nähe zum Flugplatzlayout durchstößt die natürliche Erhebung auf dem jetzigen Kenntnistand die Horizontalfäche und stellt somit ein flugbetriebliches Hindernis dar.

Durch das Tunnelbauwerk Rennbergtunnel der ICE-Strecke im Osten besteht die Wahrscheinlichkeit einer weiteren wesentlichen Beeinträchtigung der Hindernissituation (Lichttraumprofil). Dadurch sind weitere Einschränkungen des Flugplatzlayoutes und des Flugbetriebes zu erwarten.

4.4 Beeinträchtigung von FFH- und SPA-Gebieten

Das Flugplatzlayout befindet sich im unmittelbaren Wirkungsbereich von FFH- bzw. SPA-Gebieten. Hierbei handelt es sich um folgende Schutzgebiete:

- FFH-Gebiet Nr. 5731-302.04 Teilgebiet des FFH-Gebietes Veste Coburg, Bausenberger und Callenberger Forst (Nr. 5731-302) nördlich des Flugplatzes
Die naturschutzfachliche Bedeutung besteht in der Ausweisung von bedeutsamen Lebensräumen für Mops- und Bechsteinfledermaus und zahlreiche weitere Arten. Die Teilgebiete bestehen aus strukturreichen alten Laub- und Mischwäldern sowie Teichen mit bedeutsamen Artenvorkommen. Bei dieser Teilfläche ist das Gebiet um Hambach mit angrenzenden Laub- und Mischwäldern unter Schutz gestellt.
- FFH-Gebiet Nr. 5731-305.01 Teilgebiet des FFH-Gebietes Lebensräume der Wiesenknopf-Ameisenbläulinge südlich Coburg (Nr. 5731-305) südlich des Flugplatzes
Die naturschutzfachliche Bedeutung besteht in der Ausweisung von Teilpopulationen der genannten Schmetterlinge, insbesondere des Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläulings.
- FFH-Gebiet Nr. 5831-373 Itztal von Coburg bis Baunach
Die naturschutzfachliche Bedeutung besteht in der Ausweisung eines Populationsverbundes von Dunklem und Hellem Wiesenknopf-Ameisenbläuling. Das Gebiet besitzt einen hohen Anteil an Flachland-Mähwiesen in guter Qualität und sowie repräsentative Gewässer-Lebensraumtypen.

- SPA-Gebiet Nr. 5831-471.08 Teilgebiet des SPA-Gebietes Itz-, Roach- und Baunachau
Die naturschutzfachliche Bedeutung des SPA-Gebietes besteht im Dichtezentrum des Eisvogels an den Flüssen sowie im Vorkommen an wertvollen Wiesenbrüterhabitaten und Rastgebieten für Limikolen. Weiterhin existiert dort das bayernweit zweitgrößte Blaukehlchenvorkommen.

Unter Berücksichtigung des Flugplatzlayouts mit einer SLB-Länge von 1.500 m und einer Streifenbreite von 300 m sind von anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der genannten Gebiete auszugehen. Dies betrifft zum einen den unmittelbaren Eingriff in das FFH-Gebiet südlich des Flugplatzes (Nr. 5731-305.01) durch die Anlage des Flugplatzes und zum anderen den Überflug über das in westlicher Abflugrichtung gelegene kombinierte FFH - / SPA-Gebiet im Itztal. Die Entfernung zwischen der Schwelle und dem kombinierten Schutzgebiet beträgt ca. 800 m.

FFH-Gebiete sind Bestandteil des Natura 2000 – Gebietsnetzes. Dieses Netzwerk dient der europaweiten Sicherung bestimmter Arten und Lebensräume und genießt einen hohen Schutzstatus. Bei allen Natura 2000 – Gebieten besteht ein generelles Verschlechterungsverbot. Die Erheblichkeit eines Eingriffes wird über das Instrument der FFH-Verträglichkeitsprüfung reguliert. Ob die dargestellten anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete erhebliche Eingriffe darstellen, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht festgestellt werden. Das Risiko einer Ablehnung des Vorhabens unter der Abwägung eines zwingenden öffentlichen Interesses wird jedoch als hoch eingeschätzt.

4.5 Waldbetroffenheit

Durch die Anlage des Flugplatzlayouts ist im östlichen Bereich ein Waldstück (Pöhlholz) zwischen der Langen Leite und dem Rennberg betroffen (Anlage 1). Der Wald besitzt nach [U6] eine besondere Bedeutung für den Klimaschutz. Aufgrund der ansteigenden Böschung in Richtung der Langen Leite werden zudem noch Höhenanpassungsmaßnahmen notwendig, um die Hindernisfreiheit für den Flugbetrieb einzuhalten.

4.6 Anflugbefeuerung

Die einfache Anflugbefeuerung (420 m) ist auf der Grundlage des dargestellten Flugplatzlayouts nur in östliche Richtung möglich. In westlicher Richtung ist eine technische Realisierung der Befeuerungsanlagen in die stark abfallende Böschung mit hohen Risiken für die Ausführung und die dadurch resultierenden Kosten verbunden.

5 ZUSAMMENFASSENDER BEWERTUNG DER AUSBAUMÖGLICHKEIT DES FLUGPLATZES STEINRÜCKEN

Im Ergebnis der Bewertung der Ausbaumöglichkeit des Flugplatzes Steinrücken als Verkehrslandeplatz in der Region Coburg wird eingeschätzt, dass ein Ausbau entsprechend den Anforderungen an einen sicheren und zukunftsfähigen Flugbetrieb nicht möglich bzw. deren Realisierung mit hohen Risiken behaftet ist. Folgende Punkte werden gegen einen Ausbau aufgeführt:

- Keine Realisierung einer 1.500 m langen SLB aufgrund der Lage des Tunnelbauwerkes Rennbergtunnel der ICE-Strecke Ebensfeld – Erfurt, maximal möglich sind lediglich 1.000 m bis 1.200 m SLB,
- Anlage und betriebsbedingte Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten in unmittelbarer Nähe, hohes Risiko der Ablehnung des Ausbaus aus naturschutzfachlichen Gründen,
- Flugbetriebliche Hindernisse, natürliche Erhebung von 410 m im Osten in unmittelbarer Nähe zum Flugplatz, Begrenzungen des Lichtraumprofils durch ICE-Strecke,
- Waldbetroffenheit im Bereich des Pöhlholzes, Rodung von Wald mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz,
- Fragliche Realisierung einer Anflugbefeuerung in westlicher Richtung aufgrund der Böschung in Richtung der Itz, luftrechtliches Genehmigungsrisiko

CDM Consult GmbH
Nürnberg, 2008-07-21

Benjamin Bartsch
Geschäftsbereichsleiter pro delta

i. A.

Ulf Gorgas
Projektleiter