

Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH | Hahnweg 139 | 96450 Coburg

Luftamt Nordbayern
Flughafenstraße 118
90411 Nürnberg

Willi Kuballa

Tel (09561) 89-1300
Fax (09561) 89-1309

willi.kuballa@verkehrslandeplatz-coburg.de

30.03.2017

■ **Neubau Verkehrslandeplatz Coburg**
Ergänzende Unterlage zum Antrag auf Planfeststellung und Genehmigung

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ergänzung unseres Antrages auf Planfeststellung und Genehmigung eines Verkehrslandeplatzes überreichen wir anliegend weitere Unterlagen für das Antragsverfahren. Diese betreffen im Wesentlichen zwei Aspekte des Verfahrens: Zum einen die weitergehende Betrachtung der Hindernissituation, zum anderen die naturschutzfachliche Bewertung störungsrelevanter Flugbewegungen über Naturschutzgebieten. Die einzelnen Unterlagen werden in der nachstehenden Übersicht (I.) dargestellt und im Anschluss daran erläutert (II.).

Wir machen die unter I. dargestellten Unterlagen vollumfänglich zum Gegenstand unseres Antrags auf Planfeststellung. Insbesondere beantragen wir die Feststellung der Pläne zur technischen Planung Hindernisbefeuerung. Die in den Unterlagen aufgezeigten Maßnahmen, z.B. Risiko- und Störungsminderungsmaßnahmen, wie insbesondere

- die Anhebung der Platzrunde auf auf 2.200 ft MSL,
- die Übernahme der Risikominderungsmaßnahmen aus der Aeronautical Study und ihren Annexen sowie
- die Übernahme der Störungsminderungsmaßnahmen aus der Überflugstudie, insbesondere die Festlegung einer aircraft-relevant bird area (ABA) bzw. des dort genannten Gebietes, in dem An- und Abflüge im VFR-Verkehr nach § 8 Abs. 1 S. 6 LuftVG nicht abgewickelt werden dürfen,

machen wir ausdrücklich zum Gegenstand unseres Antrags.

■ Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH | Hahnweg 139 | 96450 Coburg

■ HRB 4855 AG Coburg | Geschäftsführung: Willi Kuballa

■ Tel (09561) 89-1300 | Fax (09561) 89-1309

■ E-Mail: info@verkehrslandeplatz-coburg.de | www.verkehrslandeplatz-coburg.de

■ Sparkasse Coburg-Lichtenfels IBAN DE83 7835 0000 0040 2794 73 BIC BYLADEM1COB (Coburg)

■ VR-Bank Coburg IBAN DE18 7836 0000 0000 8700 72 BIC GENODEF1COS (Coburg)



I. Ergänzende Unterlagen

6.2 Aeronautical Study inkl. 2 Annexe

Aeronautical Study der Fa. GfL zur Durchdringung von Hindernisbegrenzungsflächen bei geplantem Neubau des Verkehrslandeplatzes Coburg am Standort Meeder-Neida, Dresden, 05.04.2016

Annex „Präzisierung der Risikominderungsmaßnahmen“ vom 04.11.2016

Annex „Anwendung des Mehrstufenprüfplans für das Luftfahrzeug Cessna Citation CJ4 (C525C)“ vom 05.10.2016

Die Aeronautical Study ist eine ergänzende Antragsunterlage zur Beurteilung der Auswirkungen der Hindernissituation auf den geplanten Flugverkehr. Die Annexe erläutern die dort ausgearbeiteten Risikominderungsmaßnahmen und ihre Anwendung auf einen anderen Flugzeugtyp.

6.3 Technische Planung Hindernisbefeuerung

In der Aeronautical Study bzw. im Annex „Präzisierung der Risikominderungsmaßnahmen“ (6.2) wird mit der Risikominderungsmaßnahme RM 2 die Errichtung einer Hindernisbefeuerung des höchsten und des kritischsten Hindernisses im Bereich des Callenberger Forstes empfohlen. Hierzu wurde eine Technische Planung zur Aufstellung eines Hindernisbefeuerungsmasten sowohl auf dem Hahnberg, als auch auf der Buchleite im Bereich erarbeitet.

Technischer Erläuterungsbericht

- 6.3 Technische Planung - Erläuterungsbericht zur Errichtung von Hindernisbefeuerungsmasten, Planungsgemeinschaft Fichtner /Landschaft planen + bauen, Stuttgart/Berlin, Okt 2016



Pläne

Plan-Nr.	Planbezeichnung	Maßstab
E3.01	Maststandorte Hindernisbefeuerng, Übersichtsla- geplan	M 1 : 25.000
E3.02	Mast Hindernisbefeuerng Hahnberg, Lageplan	M 1 : 1.000
E3.03	Mast Hindernisbefeuerng Hahnberg, Längsschnitt	M 1 : 500
E3.04	Mast Hindernisbefeuerng Hahnberg, Längsschnitt B-B	M 1 : 500
E3.05	Mast Hindernisbefeuerng Buchleite, Lageplan	M 1 : 1.000
E3.06	Mast Hindernisbefeuerng Buchleite, Längsschnitt C-C	M 1 : 500
E3.07	Mast Hindernisbefeuerng Buchleite, Längsschnitt D-D	M 1 : 500
E3.08	Zuwegung Maststandort Hahnberg, Lageplan	M 1 : 5.000
E3.09	Zuwegung Maststandort Buchleite, Lageplan	M 1 : 5.000
E3.10	Mast Hindernisbefeuerng, Detail	M 1 : 200
E3.11	Prognose Baumwachstum um 5 m - Hahnberg, La- geplan	M 1 : 1.000
E3.12	Prognose Baumwachstum um 5 m - Buchleite, La- geplan	M 1 : 1.000

6.4 Platzrunde, neue Abmessungen

In der Aeronautical Study bzw. im Annex „Präzisierung der Risikominderungsmaßnahmen“ (6.2) wird mit der Risikominderungsmaßnahme RM 6 die Anhebung der Platzrunde um 200 ft auf 2.200 ft MSL vorgesehen. Hierzu war die Veränderung der Geometrie der Platzrunde durch Verlängerung der Queranflüge erforderlich.

Plan-Nr.	Planbezeichnung	Maßstab
3.3.22	Lageplan Platzrunde Motorflug, UL und Flugzeug- schlepp, Planungsgemeinschaft Fichtner /Land- schaft planen + bauen, Stuttgart, 15.03.2017	M 1 : 25.000

Die eingereichte Planunterlage ersetzt den mit Hauptantrag eingereichten Lageplan Platzrunde mit gleicher Plan-Nr. vom 28.10.2014.



6.5 Aktualisierung und Ergänzung Grunderwerbsverzeichnis

Mit den in der Aeronautical Study bzw. im Annex „Präzisierung der Risikominderungsmaßnahmen“ (6.2) vorgeschlagenen Risikominderungsmaßnahme RM 2 (Hindernisbefeuerung) und RM 3 (Hindernismonitoring) ist eine Inanspruchnahme zusätzlicher Grundstücke verbunden. Vor diesem Hintergrund erfolgte eine Anpassung/Ergänzung des Grunderwerbsverzeichnisses, bei dem auch Eigentümerwechsel mit Stand 04/2016 berücksichtigt wurden. Diese aktuelle Version des Grunderwerbverzeichnisses ersetzt alle bisher eingereichten Fassungen. Die hinzugekommenen Grundstücke wurden in zusätzlichen Grunderwerbsplänen dargestellt, die die mit dem Hauptantrag eingereichten Pläne zum Grunderwerb (Unterlagen 5.8) ergänzen.

Vollständiges Verzeichnis zum Grunderwerb

5.8.1-5.8.9 Grunderwerbsverzeichnis inkl. Ergänzung zu Hindernismonitoring und Befeuerungsmasten, CDM Smith Consult GmbH, Nürnberg,

Ergänzende Pläne zum Grunderwerb

5.8.7	Grunderwerbsplan "Befeuerungsmast Hahnberg"	M 1 : 2.000
5.8.8	Grunderwerbsplan "Befeuerungsmast Buchleite"	M 1 : 2.000
5.8.9	Grunderwerbsplan "Hindernismonitoring Hähnles"	M 1 : 2.000

6.6 Ergänzung DWD-Gutachten

Ergänzungsgutachten zum Verkehrslandeplatz Coburg, Deutscher Wetterdienst, München, November 2016.

Die Unterlage ergänzt das bestehende flugklimatologische Gutachten des DWD dahingehend, dass die Sicht-/Ceilingbedingungen unter Berücksichtigung der Ausführungen für satellitengestützte An- und Abflugverfahren in der Aeronautical Study (6.2) betrachtet werden.

6.7 Visualisierung Sichtbeziehungen

Visualisierung „Verkehrslandeplatz Coburg, Klärle GmbH, Weikersheim 03.05.2016

Zum Zwecke der besseren Beurteilung der denkmalfachlichen Belange wurden die Sichtbeziehungen im Bereich des beantragten Vorhabens hinsichtlich historischer Blickachsen visualisiert. Die Unterlage ergänzt den bisherigen Antrag.



6.8 Vogelschlag-GA

Vogelschlaggutachten, Baader-Dorsch, Mannheim, 03.03.2016

In dem Vogelschlaggutachten wird das Vogelschlagrisiko, also das Risiko eines Zusammenpralls von Vögeln mit Flugzeugen am geplanten Neubaustandort des VLP Coburg untersucht. Das Gutachten ergänzt die bisherigen Antragsunterlagen.

6.9 Überflugsituation Schweighofgelände

Ergänzende Unterlagen zur Natura 2000 – Verträglichkeitsstudie, Baader-Dorsch, Mannheim, 21.10.2016

Bei Starts und Landungen werden Bereiche der Teilflächen 02 und 04 des Vogelschutzgebietes „Itz-, Rodach- und Baunachau“ (5831-471) überflogen werden. Bei diesen Teilbereichen handelt es sich um die Glender Wiesen, den Goldbergsee und das Schweighof-Gelände. Zur Verifizierung, dass es dadurch nicht zu nachteiligen Auswirkungen kommt, wurde deshalb eine weitere, vertiefende naturschutzfachliche Untersuchung des bestehenden Flugverkehrs durchgeführt. Die Untersuchung ergänzt die bestehenden Antragsunterlagen.

6.10 Erläuterung Maßnahmen

Erläuterung zu den Maßnahmen K1, K3 und K9 des LBP, Baader-Dorsch, Mannheim, 02.03.2016

Die Unterlage erläutert die im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Kompensationsmaßnahmen K1, K3 und K9 detailliert und dient damit dessen Ergänzung.

6.11 Gegenüberstellung Eingriff-Maßnahmen

Schutzgutbezogene Gegenüberstellung von Konflikten und den ihnen zugeordneten Maßnahmen, Baader-Dorsch, Mannheim, 02.03.2016

Die Unterlage ergänzt die bestehende UVS um eine schutzgutbezogene Gegenüberstellung der durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen und der in der UVS und dem LBP dargestellten Maßnahmen.

6.12 Neuberechnung Bilanz

Neuberechnung des Kompensationsumfangs, Baader-Dorsch, Mannheim, 06.04.2016

Aufgrund neuer Erkenntnisse aus dem Einwendungsverfahren wurde die dem Landschaftspflegerischen Begleitplan beigefügte Kompensationsbilanz überarbeitet. Die Unterlage ersetzt die dem LBP beigefügte Kompensationsbilanz.

6.13 Naturschutz: Ergänzung Landschaftsbild

Ergänzende Unterlagen zur Ermittlung zusätzlichen Kompensationsbedarfs für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, Baader-Dorsch, Mannheim, 11.04.2016

Die Unterlage ergänzt die bestehende UVS um die Untersuchung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild und ermittelt zusätzlichen Kompensationsbedarf.

6.14 FFH-Gebiete Voruntersuchung

FFH-Verträglichkeitsabschätzung FFH-Gebiet DE 5630-372 Rodacher Wald mit Ruhhügel, Baader-Dorsch, Mannheim, 04.04.2016

FFH-Verträglichkeitsabschätzung FFH-Gebiet DE 5631-373 „Wiesen östlich und westlich Unterlauter bei Coburg“, Baader-Dorsch, Mannheim, 05.04.2016

FFH-Verträglichkeitsabschätzung FFH-Gebiet DE 5731-302 Veste Coburg, Bausenberger und Callenberger Forst, Baader-Dorsch, Mannheim, 01.07.2016

Die Untersuchungen ergänzen die bestehende FFH-Verträglichkeitsprüfung um die Untersuchung der FFH Gebiete „DE 5630-372 Rodacher Wald mit Ruhhügel“, „DE 5631-373 Wiesen östlich und westlich Unterlauter bei Coburg“ und „DE 5731-302 Veste Coburg, Bausenberger und Callenberger Forst“.

6.15 UVU-Befeuerungsmasten

Ergänzende Unterlagen zur Errichtung zweier Befeuerungsmasten im Callenberger Forst, Baader-Dorsch, Mannheim, 01.07.2016

In einer Ergänzung zur bestehenden UVS werden mögliche zusätzliche Umweltauswirkungen durch Anlage und Betrieb dieser Befeuerungsmasten schutzgutbezogen dargestellt und bewertet.



6.16 naturschutzfachliche Stellungnahme zu Platzrunde Nord

Naturschutzfachliche Bewertung einer nördlich des VLP liegenden Platzrunde, Baader-Dorsch, Mannheim, 23.03.2017

In der vorliegenden Stellungnahme wird dargestellt, dass eine nördlich des Verkehrslandeplatzes liegende Platzrunde aufgrund der naturschutzfachlichen Auswirkungen nicht zulässig ist.

6.17 Überflugstudie Goldbergsee

Konzept zur Minderung von Störwirkungen durch Überflüge auf die Teilgebiete Goldbergsee und Glender Wiesen des Vogelschutzgebietes (SPA) „Itz, Rodach- und Baunachau“, Natur+Text, Rangsdorf, 14.12.2016

Bei Starts und Landungen werden Bereiche der Teilflächen 02 und 04 des Vogelschutzgebietes „Itz-, Rodach- und Baunachau“ (5831-471) überflogen werden. Bei diesen Teilbereichen handelt es sich um die Glender Wiesen und den Goldbergsee. Zur Sicherstellung der bisherigen Erkenntnisse der Natura 2000 Untersuchung, dass es dadurch nicht zu nachteiligen Auswirkungen kommt, wurde eine vertiefende naturschutzfachliche Untersuchung des bestehenden Flugverkehrs durchgeführt. Die Untersuchung schlägt zur Sicherung der bisherigen Erkenntnisse weitere Minderungsmaßnahmen vor. Sie belegt damit die bisherigen Ausführungen der Natura 2000 Untersuchung und ergänzt die bestehenden Antragsunterlagen.

6.18 QM Gutachten Vorbelastung Flugbewegungen über Goldbergsee

Flugrouten am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene zur Beurteilung der Überflugsituation bzgl. des Schutzgebietes Goldbergsee / Glender Wiesen durch den bestehenden Flugverkehr, Welke, Düsseldorf, 06.03.2017

Die Unterlage dient der Validierung der im derzeitigen Zustand durchgeführten Flugbewegungen des Verkehrslandeplatzes „Brandensteinebene“. Sie ergänzt die bisher vorgelegten Unterlagen.

6.19 Ergänzende Stellungnahme zu Überflugstudie

Bewertung der Ergebnisse des Gutachtens „Flugrouten am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene zur Beurteilung der Überflugsituation bzgl. des Schutzgebietes Goldbergsee / Glender Wiesen durch den bestehenden Flugverkehr, Welke, Düsseldorf, 06.03.2017“ im Hinblick auf Konsequenzen für das „Konzept zur Minderung von Störwirkungen durch Überflüge auf die Teilgebiete Goldbergsee und Glender Wiesen des Vogelschutzgebietes (SPA) „Itz, Rodach- und Baunachau“, Natur+Text, Rangsdorf, März 2017

Die Unterlage zu Validierung der Anzahl der Flugbewegungen (6.18) hat mit einem bewusst konservativen Ansatz im Ergebnis eine geringere Anzahl an Flugbewegungen ermittelt als in dem Konzept zur Störungsminderung (6.17) angenommen worden sind. Zur Vermeidung von Diskrepanzen bzw. Bewertung sich daraus ergebender Auswirkungen wurde die ergänzende Stellungnahme erstellt. Sie ergänzt damit die die Unterlage 6.17 unter Berücksichtigung von 6.18.

II. Erläuterung zu den nachgereichten Unterlagen:

Hindernissituation

1. Ausgangssituation

Der für den neuen Verkehrslandeplatz Coburg vorgesehene Standort wurde nach umfangreichen Voruntersuchungen auf der Basis eines Raumordnungsverfahrens mit anschließender detaillierter Alternativenbewertung ausgewählt. Bereits im Rahmen der Grundlagenuntersuchungen zum Raumordnungsverfahren wurde festgestellt, dass es in dem stark strukturierten Coburger Raum keinen Standort für einen neuen Flugplatz gibt, in dem Geländedurchdringungen generell vermieden werden können. Entscheidende Gesichtspunkte waren daher im Rahmen der Abwägung und der Alternativenprüfungen neben der Flugsicherheit die Minimierung der Auswirkungen auf die Umwelt und auf die in der Umgebung des künftigen Flugplatzes wohnenden Menschen, z.B. in schalltechnischer Hinsicht.

Die Standortwahl hatte daher zur Folge, dass die Horizontalfläche für einen neuen Flugplatz im Coburger Raum durch Hindernisse durchdrungen wird. Unter den geplanten betrieblichen Rahmenbedingungen (u.a. Instrumentenflug in beiden Anflugrichtungen) sind die Durchdringungen der Horizontalfläche jedoch nur in untergeordneten Maße relevant, zumal diese Durchdringungen nach aller Erfahrung auch an anderen Flugplätzen bei der Festlegung der Flugverfahren ohne Probleme und unter Einhaltung der internationalen Sicherheitsanforderungen zu berücksichtigen sind. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das dem Antrag auf Planfeststellung vom 11.02.2015 beigefügte Gutachten „Hindernisfreiheit hinsichtlich flugbetrieblicher Anforderungen im Bereich der Horizontalfläche und der Oberen Übergangsfläche“ (PROJECT:airport GmbH) vom 09.02.2015.



2. Stellungnahmen der DFS

Von der Deutschen Flugsicherung GmbH wurden im Rahmen des Verfahrens insgesamt drei Stellungnahmen vorgelegt:

- Stellungnahme vom 17. März 2015
- Stellungnahme vom 30. Juli 2015
- Stellungnahme vom 23. Mai 2016

In der Stellungnahme vom 17. März 2015 verweist die DFS auf die nach ihrer Meinung massiven Durchdringungen der Horizontalfläche, die – ebenfalls nach Ansicht der DFS - im Widerspruch zum § 6 Absatz 2 LuftVG bzgl. der Geeignetheit des Geländes stehen würden. Eine eingehende Begründung für diese Einschätzung enthielt die Stellungnahme der DFS nicht. In der zweiten Stellungnahme 30. Juli 2015 wird - neben einer Beschreibung des Vorhabens und Hinweisen zur Markierung und Befeuern der Bahn – lediglich erneut auf die Durchdringungen der Horizontalfläche hingewiesen sowie die nach Ansicht der DFS ungenügende Höhe der Platzrunde über Hindernissen thematisiert: Wenn die Platzrunde in einer Höhe von 1.000 ft über Flugplatzhöhe festgelegt würde, hätte ein Luftfahrzeug „im schlechtesten Fall“ nur eine Überflughöhe von ca. 180 m über vorhandenen Hindernissen, was nach Ansicht der DFS „eindeutig“ zu wenig wäre.

Die dritte Stellungnahme vom 23. Mai 2016 erfolgte nach Vorlage des GfL-Gutachtens mit Stand vom 05. April 2016. Die DFS bestätigt hierin nochmals ihre Sichtweise und weist darauf hin, dass sich der größte Teil der Studie dem Flugbetrieb widmet, für deren Beurteilung das Referat LF 17 beim BMVI zuständig sei.

3. Geeignetheit eines Geländes

Die Planungen für den neuen Verkehrslandeplatz Coburg basieren auf den zum Zeitpunkt der Einreichung des Planfeststellungsantrages gültigen Regelungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und den nationalen Richtlinien des Bundes bzw. den gemeinsamem Grundsätzen des Bundes und der Länder.

Der Begriff „Geeignetheit“ eines Geländes nach § 6 LuftVG ist nicht definiert, Kriterien oder Grenzwerte hierfür finden sich auch in der Literatur nicht. Der unbestimmte Rechtsbegriff wird daher durch verschiedene Faktoren und technische Vorgaben konkretisiert. Als fachliche Beurteilungsmaßstäbe kann insoweit auf außerrechtliche Kriterien zurückgegriffen werden. Hierbei sind insbesondere die Vorgaben des Annex 14 der ICAO, behördliche Richtlinien des



BMVI, z.B. die Richtlinie über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb (NFL I, 328/01) und Sichtflugbetrieb, sowie Fachgutachten, z.B. das flugklimatologische Gutachten zu berücksichtigen. Mit der Schaffung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit sind im Falle der Zertifizierung nunmehr auch die Europäischen Verordnung 139/2014 in Verbindung mit Annex to EU Decision 2015 im Rahmen der durch die Genehmigungsbehörde vorzunehmenden Eignungs-Prüfung mit zu berücksichtigen. Allen diesen Vorgaben ist gemeinsam, dass sie zwar grundsätzlich eine hindernisfreie Horizontalfläche vorsehen, Hindernisse jedoch akzeptieren, wenn diese die Sicherheit des Flugverkehrs nicht beeinträchtigen.

Die rechtlich notwendige Konkretisierung der Geländeeignung knüpft daher insbesondere an die technischen Vorgaben für den Flugbetrieb an. Insbesondere nach den genannten Richtlinien des BMVBS führt eine Durchdringung der Horizontalfläche dann nicht zu einer fehlenden Eignung des Geländes, wenn der sichere Flugbetrieb dadurch nicht beeinträchtigt wird. Wann dies der Fall ist, ist maßgeblich anhand technischer Parameter zu beurteilen.

Aus technischer Sicht kann die Geeignetheit eines Geländes nicht an einem starren Wert, z.B. an der Größe der Durchdringung von Hindernisfreiflächen, festgemacht werden, sondern muss die technischen Parameter ins Verhältnis zu dem beabsichtigten Betrieb setzen (IFR, VFR, Größe der Luftfahrzeuge, Geschwindigkeiten, Flugrouten etc.). Diesbezüglich enthalten die Stellungnahmen der DFS keine Hinweise.

Ein geeignetes Beurteilungsmaß hierfür ist das in den Regelungen der ICAO (vgl. ICAO PANS-OPS, Doc. 8168) enthaltene Kriterium hinsichtlich des international festgelegten Risikogrenzwertes von 1×10^{-07} , d.h. ein potentieller Unfall auf 10 Mio. Flüge. Ein Gelände wäre beispielsweise dann als nicht geeignet zu bezeichnen, wenn es den einschlägigen technischen Vorschriften nicht vollständig entspricht und auch nicht durch geeignete bauliche und ggf. betriebliche Maßnahmen unter Beachtung und Abwägung anderer relevanter Gesichtspunkte, z.B. dem Schutz der Natur und der Umwelt, in einen für den geplanten und sicheren Flugbetrieb erforderlichen Zustand versetzt werden kann. Grundsätzlich könnte es unter rein technischen Gesichtspunkten „geeigneter“ Standorte geben, aber im Rahmen der bisherigen Untersuchungen und anhand des Raumordnungsverfahrens hat sich herausgestellt, dass der vorgesehene Standort gem. § 6 LuftVG unter Abwägung aller Gesichtspunkte für den beabsichtigten Flugbetrieb geeignet ist.



Durchdringungen von Hindernisfreiflächen alleine (und insbesondere der Horizontalfläche und der oberen Übergangsfläche) stellen daher nach allen Vorgaben für sich alleine keinen Versagensgrund dar. Dieser wäre nur gegeben, wenn die sichere Durchführung des Flugbetriebes gefährdet ist, was am geplanten Standort des neuen Verkehrslandeplatzes Coburg jedenfalls nicht der Fall ist. Die vorgegebenen technischen Parameter sind am neuen Verkehrslandeplatz Coburg – bis auf die Durchdringungen der Horizontal- und Kegelflächen – vollständig eingehalten.

4. Themenkomplexe Horizontalfläche und Platzrunde

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass die neue Flugplatzanlage unter technischen und unter den für die Zielsetzung des neuen Platzes maßgebenden flugbetrieblichen Gesichtspunkten optimal in das Gelände eingeplant wurde: Die für den Flugbetrieb auch nach Auffassung der DFS maßgebenden An- und Abflugflächen sowie die seitliche Übergangsflächen werden, wie bereits in unserem Ursprungsantrag unter Abschnitt 8 dargestellt, hindernisfrei hergestellt. Die Start-/Landebahn konnte flugbetrieblich optimal ohne Längsneigung in das Gelände eingeplant werden.

4.1 Bedeutung der Horizontalfläche

Die Funktion einer Horizontalfläche wurde bereits in der dem Planfeststellungsantrag beigefügten Studie „Hindernisfreiheit hinsichtlich flugbetrieblicher Anforderungen im Bereich der Horizontalfläche und der Oberen Übergangsfläche“, PROJECT:airport GmbH, 09.02.2015, dargelegt.

Die An- und Abflugflächen sowie die seitlichen Übergangsflächen als innere Hindernisbegrenzungsflächen (Primärflächen) sind für die Anlage eines Flugplatzes von erheblich größerer Bedeutung als die äußeren Hindernisbegrenzungsflächen (Horizontalfläche und obere Übergangsfläche). Aus diesem Grunde wurde bei der Auswahl des Geländes und der technischen Planung besonderer Wert auf die Freihaltung der Primärflächen gelegt. Während sich alle Flugzeuge bei der Landung oder beim Start zwangsweise in den Bereichen der An-/Abflugflächen bzw. der daran anschließenden seitlichen Übergangsflächen (Primärflächen) bewegen, dienen die Horizontalfläche und die obere Übergangsfläche nur für einen Teil des Flugbetriebes, der – wie auch in dem o.a. Gutachten bereits ausgeführt – am Flugplatz Coburg nicht auftritt (IFR Circling) oder durch die Anwendung der bestehenden Flugbetriebsvorschriften und sonstigen vorliegenden Regelungen gefahrlos geflogen werden kann (Platzrunde).



Es ist weltweit an vielen Flugplätzen zu verzeichnen, dass die Horizontal- und die Obere Übergangsfläche durchdrungen werden und – soweit überhaupt erforderlich – die flugbetrieblichen Regelungen darauf abgestimmt werden. Unter Beachtung der Vorgaben des ICAO PANS-OPS, DOC. 8168 Vol. II. ist auch in einem solchen Fall jederzeit eine sichere IFR - Flugbetriebsabwicklung gegeben. Im speziellen Fall des neuen Flugplatzes Coburg ist dies noch nicht einmal erforderlich, da es Aufgabe einer Horizontalfläche im IFR-Fall ist, den Luftraum für den Fall eines auf einen IFR-Anflug folgenden VFR-Circlings zu sichern bzw. zu überwachen. Dieser Fall trifft am Standort des neuen Coburger Flugplatzes nicht zu, da beantragt ist, in beiden Anflugrichtungen Instrumentenanflugverfahren einzuführen.

Aus der Durchdringung der Horizontalfläche als solcher ergibt sich daher nicht automatisch am geplanten Verkehrslandeplatz eine Gefährdung des Flugbetriebs.

4.2 Platzrunde

Die Horizontalfläche könnte für die Platzrunde im VFR-Flugbetrieb von Bedeutung sein. Die DFS unterstellt, dass Platzrunden in der Regel mit einer Höhe von 1.000 ft (ca. 300 m) über Flugplatzhöhe festgelegt werden und dass bei Durchdringungen in der Größenordnung von 75 m über der 45 m hohen Horizontalfläche ein Luftfahrzeug „im schlechtesten Fall“ nur eine Höhe von ca. 180 m über den vorhandenen Hindernisse hätte“, was „eindeutig zu wenig wäre“. Eine Begründung für diese Einschätzung erfolgt nicht.

Diese Beurteilung der DFS lässt sich nicht aus den einschlägigen Richtlinien und flugbetrieblichen Regelungen ableiten, wie nachfolgend dargelegt wird.

Standardplatzrunden weisen gemäß den „Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Regelung des Flugverkehrs an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle“ vom 3.4.2000 (NfL II – 37/00) eine Platzrundenhöhe von lediglich 800 ft GND entsprechend (aufgerundet) ca. 245 m über Grund (GND) auf. Zieht man hiervon die Höhe der Horizontalfläche von 45 m ab, ergibt sich eine Höhe der Platzrunde von (ebenfalls aufgerundet) 200 m über Horizontalfläche, also nur wenig mehr als die von der DFS errechneten 180 m. Entsprechend diesen Grundsätzen sind die Luftfahrtbehörden der Länder (und nicht die DFS) für Regelungen an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle zuständig, demzufolge auch für die Festlegung der Platzrunde.



Die LuftVO vom 29.10.2015 weist in § 37 auf die in Anhang SERA 5005 Buchstabe f der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vorgeschriebenen Mindestflughöhen hin. Der SERA zufolge darf ein Flug – außer im Falle von Starts und Landungen, bei denen diese Flughöhen natürlich unterschritten werden – in Bereichen außerhalb von Städten, dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen in einer Höhe von 150 m über dem Boden (oder Wasser) oder 150 m über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m um das Luftfahrzeug nicht durchgeführt werden. Dies bedeutet eine Mindestflughöhe (in diesen Bereichen) von 150 m. Diese Höhe liegt unterhalb der von der DFS angeführten 180 m. Hinzu kommt, dass die Platzrunde bereits zum Start- und Landevorgang gehört und daher diese Höhen sowieso unterschritten werden müssen.

4.3 Zwischenergebnis

Ungeachtet der bestehenden Durchdringung der Horizontalfläche gibt es keine konkreten Anhaltspunkte, welche die Einschätzung der DFS stützen, das Gelände sei ungeeignet. Eine Gefahr für den Flugbetrieb ist nicht erkennbar, so dass die rechtlichen Vorgaben eingehalten sind.

5. Aeronautical Study der Fa. GfL

Zusätzlich zu den o.a., bereits im Planfeststellungsantrag enthaltenen Erläuterungen wurde aufgrund der DFS-Stellungnahmen und zum Beleg der Einhaltung von Ziffer 3.3. der „Richtlinien des BMVBW über die Einhaltung der Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb“ sowie von Ziffer 5.4. der „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb“ (vgl. nachfolgende Auszüge aus den genannten Regelungen) durch die Projektgesellschaft eine gesonderte Studie in Auftrag gegeben, welche die geplante Situation nicht nur hinsichtlich der zwei von der DFS dargestellten Gesichtspunkte (Durchdringung Horizontalfläche, Höhe der Platzrunde) untersuchen sollte.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb (Stand: 2. November 2001)

3.3 Horizontalfläche und obere Übergangsfläche

In die äußere Hindernisbegrenzungsfläche sollten keine Bauwerke und sonstigen Erhebungen hineinragen, die nach den örtlichen Verhältnissen die sichere Durchführung des Flugbetriebs gefährden können.



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Bekanntmachung der Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb vom 3. August 2012

5.4 Anforderungen an die Hindernisfreiheit

Die Start- und Landebahn und der sie umgebende Streifen sind von aufragenden Bauwerken, Vertiefungen und sonstigen Hindernissen freizuhalten. Hiervon sind Einrichtungen auf den Streifen ausgenommen, wenn sie dort zur sicheren Durchführung des Flugbetriebs notwendig sind. In diesem Fall müssen die Einrichtungen, soweit mit ihrer Zweckbestimmung vereinbar, möglichst weit von der S/L-Bahn entfernt, so niedrig wie möglich und so konstruiert sein, dass sie anstoßenden Luftfahrzeugen einen möglichst geringen Widerstand entgegensetzen.

Bauwerke/Objekte sollen die An- und/oder Abflugflächen sowie die seitlichen Übergangflächen nicht durchstoßen. Existierende Hindernisse, die die genannten Flächen durchstoßen, sind wenn möglich zu entfernen. Ausnahmen bilden Bauwerke/Objekte die von bestehenden, nicht entfernbaren Hindernissen abgeschattet werden.

In die äußere Hindernisbegrenzungsfläche sollten keine Bauwerke und sonstigen Erhebungen hineinragen, die nach den örtlichen Verhältnissen die sichere Durchführung des Flugbetriebs gefährden können.

Diese Regelungen sehen für die inneren Hindernisbegrenzungsflächen die Entfernung von Hindernissen vor, die die genannten Flächen durchstoßen. Für die äußeren Hindernisbegrenzungsflächen beinhalten die Regelungen keine starren Vorgaben, sondern verweisen auf die notwendige sichere Durchführung des Flugbetriebs, die im Falle des geplanten Verkehrslandeplatzes Coburg gegeben ist.

In dieser Aeronautical Study sollte daher eine betriebliche Bewertung unter Berücksichtigung der Gesamtsituation des Flugplatzes einschließlich aller für den Flugbetrieb zugrunde zu legenden Hindernisfreiflächen erfolgen. Hierbei sollten auch Ausnahmebedingungen (z.B. Triebwerksausfall in Verbindung mit ungünstigen Wetterlagen) simuliert werden, um weitere mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit am geplanten Standort Meeder-Neida im Rahmen der Planung zu untersuchen und ggf. umzusetzen.

5.1 Aeronautical Study vom 27.04.2016

Unter Standardbedingungen wurde für IFR-Anflüge in dieser Studie ohne weitere Maßnahmen Kollisionsrisiken von 1×10^{-30} ermittelt, für Starts von 1×10^{-09} . Beide Werte liegen bereits ohne weitere Maßnahmen weit unterhalb des von der ICAO bestimmten internationalen Grenzwertes.



tes von 1×10^{-07} . Für VFR-Verkehr wird festgestellt, „dass bei Berücksichtigung der allgemeinen Vorschriften und Empfehlungen zur Flugvorbereitung und Einhaltung der ausgewiesenen Platzrunde keine signifikanten flugbetrieblichen Risiken für VFR-Verkehr unter Standardbedingungen vorliegen“. Somit sind auch bereits den Basis-Untersuchungen von GfL keine Gründe für eine mögliche Gefährdung des Flugbetriebs und damit eine Ungeeignetheit des Geländes für Flugbewegungen unter Standardbedingungen zu entnehmen.

Es war jedoch Anliegen des Antragstellers, auch solche Situationen abzudecken, die beim Zusammentreffen mehrerer ungünstiger – und ggf. auch sehr unwahrscheinlicher Umstände – auftreten können. Aus diesem Grunde wurde die Fa. GfL höchstvorsorglich damit beauftragt, auch derartige Situationen im Rahmen eines Mehrstufenprüfplanes (einschließlich aufwendiger Simulatorflüge) zu untersuchen, um ggf. weitere Maßnahmen zur zusätzlichen Verbesserung der Sicherheit am neuen Verkehrslandeplatz Coburg im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens einbringen zu können. Bei den von GfL vorgeschlagenen Risikominderungsmaßnahmen RM1 bis RM6 handelt es sich insofern auch um Maßnahmen für den äußerst seltenen Fall von Flugbewegungen unter Ausnahmebedingungen. Beispielsweise wurden zusätzlich auch die nicht von der DFS thematisierten Anflugflächen und seitlichen Übergangsflächen, die bereits in der Planung vollinhaltlich den Anforderungen der einschlägigen Regelungen entsprechen, untersucht.

- RM 1: Rodungen im Bereich der Durchdringung der Anflugfläche bzw. seitlicher Übergangsfläche und der VSS
- RM 2: Hindernisbefeuerung des höchsten und des kritischsten Hindernisses
- RM 3: Hindernismonitoring
- RM 4: Verbindliches Online-Briefing für alle nicht regelmäßigen VFR-Platznutzer
- RM 5: Ausschluss von N-VFR An-/Abflügen
- RM 6: Anhebung der Platzrunde auf 2.200 ft MSL

5.2 Präzisierung der Risikominderungsmaßnahmen vom 04.11.2016

Diese von GfL vorgeschlagenen RM 1 bis RM 6 mussten aufgrund der damit verbundenen Änderungen der Planfeststellungsunterlagen planerisch umgesetzt und für die erneute Auslegung präzisiert werden. Aus diesem Grunde wurde seitens der Fa. GfL das Papier „Präzisierung der Risikominderungsmaßnahmen“ auf der Basis der zwischenzeitlich – nach Vorlage der Studie vom 27.04.2025 - durchgeführten Detailplanungen erstellt.



Zu RM 1:

Zunächst ist festzustellen, dass der Gutachter GfL im Sinne der von der Projektgesellschaft in Auftrag gegebenen Gesamtuntersuchung der Flugsicherheit darauf hingewiesen hat, dass das – bereits im Rahmen der Grundplanung ohne Einschränkungen vorhandene – Flugsicherheitsniveau durch geringe Zusatzmaßnahmen (die über die Anforderungen der einschlägigen Hindernisrichtlinien hinausgehen) nochmals um fast eine Zehnerpotenz verbessert werden kann. Bei den beschriebenen Rodungen handelt es sich nicht um wesentliche zusätzliche Maßnahmen außerhalb der bereits im Planfeststellungsantrag enthaltenen Rodungen. Diesem Vorschlag wird seitens des Antragstellers gefolgt.

Zu RM 2 und RM 3:

Durch die Hindernisbefeuerungen werden die höchsten Bereiche des Hahnbergs und der Buchleite gekennzeichnet. Die auf der Basis des GfL – Gutachtens basierenden Planungen sehen jeweils ein 50 m (Hahnberg) bzw. 40 m (Buchleite) hohes Hindernisfeuer vor. Mit diesen Höhen wird die Erkennbarkeit aus allen Richtungen gewährleistet und die mit der Sicherstellung der Erkennbarkeit einhergehenden Monitoringmaßnahmen können minimiert werden. Dieser Maßnahme wird ebenfalls seitens der Projektgesellschaft gefolgt. Die hiermit verbundenen Betroffenheiten (u.a. bzgl. Grunderwerb und Einschränkungen zum Hindernismonitoring) sind in einer gesonderten Ausarbeitung dargelegt.

Zu RM 4:

Das verbindliche Online Briefing für alle nicht regelmäßigen VFR-Platznutzer wurde von GfL höchstvorsorglich vorgeschlagen, um die Situation von Anfang an verbindlich allen Nutzern des Flugplatzes zur Kenntnis zu geben. Auch wenn aus Sicht der Gutachter keine Beeinträchtigung der Nutzbarkeit des Platzes durch diese Risikominderungsmaßnahme gegeben ist, handelt es sich hierbei um eine Regelung, die nach erfolgter Betriebsaufnahme und entsprechender Ausgestaltung der Regelungen im Zuge des laufenden Betriebes nochmals bewertet werden und ggf. in Zusammenarbeit mit der Aufsichtsbehörde mittelfristig ausgesetzt werden kann.

Zu RM 5:

Der Umfang des VFR-Nachtfluges wird auch am neu geplanten Standort des Verkehrslandeplatzes Coburg in Zukunft gering sein. Wesentlicher Nutzer des VFR-Nachtfluges wird auch nach Verlagerung des Betriebes eine bereits am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteins ebene ansässige Flugschule sein. Auch wenn die durch die temporäre Aussetzung dieses



Flugbetriebsbereiches entstehenden Einschränkungen daher gering sind, wird das Gesamt-Betriebskonzept den VFR-Nachtflug dergestalt beinhalten, dass die flugbetrieblichen Zwecke des Platzes nicht beeinträchtigt werden. Die von GfL anhand u.a. von Testflügen nach Betriebsaufnahme vorzuschlagenden Maßnahmen betreffen nur den betrieblichen Bereich. Als mögliche Beispiele (nicht abschließend) für derartige Maßnahmen seien genannt:

- Zusätzliche Hinweise im Luftfahrthandbuch (AIP)
- Ergänzung des Online-Briefing gemäß RM4
- Forderung nach einem speziellen N-VFR-Training
- Festlegung von erhöhten Anforderungen an die Mindestsichtweite, die Hauptwolkenuntergrenze o.ä.

Alle diese denkbaren Maßnahmen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Nutzbarkeit des zukünftigen Flugplatzes hinsichtlich N-VFR-Betrieb.

Zu RM 6:

GfL schlägt als Maßnahme zur weiteren Sicherheitserhöhung vor, die Platzrunde von 2.000 ft MSL um 200 ft auf dann 2.200 ft MSL zu erhöhen, womit sich eine Höhe von 800 ft über dem höchsten Hindernis ergibt. Die durch die Erhöhung der Platzrunde erforderliche Verlängerung (um 200 m) soll im Bereich der Queranflugsegmente erfolgen. Durch diese Verlängerung ergeben sich keine Auswirkungen auf die im Rahmen des Antrages dargestellte relevante Fluglärmsituation, so dass diesem Vorschlag seitens des Antragstellers gefolgt wird.

Auch nach zusätzlicher Begutachtung der Situation am neuen Verkehrslandeplatz Coburg durch die Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (GfL) ergibt sich somit, dass die Flugsicherheit sowohl im IFR als auch im VFR – Verkehr gesichert und damit das Gelände im Sinne des § 6 LuftVG als geeignet anzusehen ist. Die zusätzlich von GfL vorgeschlagenen Risikominderungsmaßnahmen werden im Rahmen der o.a. Maßgaben von der Projektgesellschaft umgesetzt.

5.3 Anwendung des Mehrstufenprüfplans für das Luftfahrzeug Cessna Citation CJ4 (C525C) vom 05.10.2016

Aufgrund einer zwischenzeitlichen Erweiterung der potentiell am zukünftigen Verkehrslandeplatz Coburg im Geschäftsreise-/Werkflugverkehr operierenden Luftfahrzeugflotte der Firma Brose Flugservice um das Muster Cessna CJ4 (C525C) wurde als weitere Ergänzung zur GfL-Grundstudie auch für dieses LFZ-Muster eine Risikoanalyse für Flugverkehr unter Ausnahmehinbedingungen durchgeführt. Die dort angestellten Untersuchungen und Betrachtungen zeigen,

dass die Einbeziehung der C525C keine zusätzlichen Aspekte für die Ergebnisse der Aeronautical Study mit sich bringt.

6. Ergebnis:

Wie anhand der obigen Ausführungen dargestellt wurde, ergibt sich allein aus der Existenz der Durchdringung der seitlichen Horizontalflächen mit Hindernissen keine Ungeeignetheit des Geländes. Diese wäre nach den einschlägigen Richtlinien nur dann anzunehmen, wenn die Durchführung des sicheren Flugbetriebs gefährdet wäre. Die DFS befürchtete eine solche Gefahr bei der Durchführung der Platzrunde. Diese Befürchtung kann durch die vorgesehene Höhe der Platzrunde beseitigt werden.

Die Aeronautical-Study belegt darüber hinaus unter Berücksichtigung aller möglichen Flugzenarien, dass der erforderliche Sicherheitsstandard am geplanten Flugplatz trotz der Durchdringung der Horizontalfläche ohne weiteres erreicht werden kann. Zur Absicherung von Flugbewegungen unter Ausnahmebedingungen schlägt die Aeronautical Study vorsorglich Risikominderungsmaßnahmen vor, um den Flugbetrieb am geplanten Standort noch sicherer zu gestalten. Die Bedenken der DFS wegen der vorhandenen Hindernisse wurden eingehend und unter Berücksichtigung des Flugbetriebs geprüft. Die Befürchtung der DFS, dass sich aus der Hindernissituation eine Ungeeignetheit des Geländes ergibt, konnte jedoch durch Prüfung der Sicherheit des Flugbetriebs nicht bestätigt werden. Die Anforderungen an eine sichere Durchführung des Flugbetriebs sind nach der Studie erfüllt. Damit wird nachgewiesen, dass die Vorgaben von Ziffer 3.3. der Richtlinie über die Hindernisfreiheit im IFR-Flugbetrieb und Ziffer 5.4. der Richtlinie über die Hindernisfreiheit im VFR-Betrieb trotz der vorhandenen Hindernisse in der seitlichen Horizontalfläche eingehalten werden. Trotz dieser Hindernisse erweist sich das Gelände als geeignet im Sinne des § 6 LuftVG.

Naturschutzfachliche Belange

Im Folgenden werden die verschiedenen angeführten Gutachten und Stellungnahmen kurz beschrieben und in die gesamten Planfeststellungsunterlagen eingeordnet:

1. Vogelschlaggutachten

In dem Vogelschlaggutachten wird das Vogelschlagrisiko, also das Risiko eines Zusammenpralls von Vögeln mit Flugzeugen am geplanten Neubaustandort des VLP Coburg untersucht. Der Fokus der Betrachtung liegt dabei zunächst auf dem Flugsicherheitsrisiko. Der Begriff Flugsicherheitsrisiko bezeichnet das qualitative Gefahrenpotenzial für den Flugverkehr, das von einer Vogelart oder einem Biotop ausgeht.

Im vorliegenden Vogelschlaggutachten wird zusätzlich eine Betrachtung des Vogelschlagrisikos in Hinblick auf artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vorgenommen. Fokus dieser Betrachtung ist die Fragestellung, ob sich durch den Neubau eines Verkehrslandeplatzes am Standort Meeder-Neida das Tötungsrisiko für einzelne Vogelarten durch Vogelschlag signifikant erhöht.

Für einige Vogelarten werden artspezifische Maßnahmen zur Minimierung des Vogelschlagrisikos dargestellt. Nach Prüfung und Bewertung aller Unterlagen besteht nach Auffassung der Gutachter kein erhöhtes Flugsicherheitsrisiko am Neubaustandort. Zudem wird durch den Neubau des Verkehrslandeplatzes am Standort Meeder-Neida auch kein Tötungsrisiko geschaffen, das für den artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand gem. § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG relevant ist.

2. Vertiefende Erläuterung einiger landschaftspflegerischer Maßnahmen

In einer Ergänzung zum Landschaftspflegerischen Begleitplan werden die Kompensationsmaßnahmen K1, K3 und K9 noch einmal detailliert beschrieben. Fokus der Ergänzung ist der Nachweis der Wirksamkeit der geplanten Maßnahmen basierend auf wissenschaftlichen Erkenntnissen und Erfahrungen aus der Praxis. Es wird dargelegt, dass die Maßnahmen geeignet sind, die durch das Vorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugleichen. Die Erläuterungen sind rein informativ und beinhalten keine Änderungen des Maßnahmenkonzepts.

3. Neuberechnung der Kompensationsbilanz

Im Laufe des Einwendungsverfahrens hat sich herausgestellt, dass die im Landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltene Kompensationsbilanz überarbeitet werden muss. Dem kommt der Vorhabenträger mit der vorliegenden Bilanz nach.

Im Ergebnis werden durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen 1.347.600 Kompensationspunkte erreicht. Dem steht ein Kompensationsbedarf von 814.067 Punkten gegenüber, so dass auch nach Neuberechnung ein deutlicher Kompensationsüberschuss verbleibt (533.533



Punkte). Dies ist vor allem darin begründet, dass in die Bilanzierung im Rahmen der Eingriffsregelung auch die artenschutzrechtlich notwendigen Maßnahmen eingeflossen sind (PIK-Maßnahmen zur Verbesserung der Habitate von Wiesenbrütern und zur Verbesserung der Nahrungshabitate von Greifvögeln).

4. Ermittlung zusätzlichen Kompensationsbedarfs für das Schutzgut „Landschaftsbild“

In einer Ergänzung zur bestehenden UVS werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild in einer vertiefenden Analyse quantifiziert und auf dieser Basis ein zusätzlicher Kompensationsbedarf ermittelt. Grundlage für die Quantifizierung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild ist dabei eine GIS (Geoinformationssystem) gestützte Sichtbarkeitsanalyse. Weiterhin werden die multifunktionalen Maßnahmen des LBP in ihren positiven Auswirkungen auf das Landschaftsbild nochmals detailliert erläutert und weitere Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen, insbesondere für die Eingrünung der Baukörper, vorgestellt.

Im Ergebnis wird eine zusätzliche Kompensationsabgabe in Höhe von 20.000 € ermittelt, die zur Pflege, Verbesserung und Erweiterung von Alleen oder Baumreihen im Umfeld des Neubaustandortes verwendet werden soll.

5. Schutzgutbezogene Gegenüberstellung von Beeinträchtigungen und Maßnahmen

Als Ergänzung zur bestehenden UVS wird eine schutzgutbezogene Gegenüberstellung der durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen und der jeweiligen in UVS oder LBP dargestellten Maßnahmen vorgelegt. Diese dient ausschließlich der besseren Übersichtlichkeit und Darstellung, wie die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen minimiert oder funktional kompensiert werden können.

6. Ergänzende Betrachtung der Auswirkungen durch die Hindernisbefeuerung

Nach der öffentlichen Auslage der Planfeststellungsunterlagen wurden aufgrund behördlicher Einwendungen mögliche flugbetriebliche Sicherheitsrisiken durch Kollisionen von Flugzeugen mit den Erhebungen des Callenberger Forstes detailliert untersucht. Aus dieser Untersuchung („Aeronautical study“) hat sich als Maßnahme zur Risikominimierung die Installation zweier Hindernisbefeuerungen an den höchsten Punkten des Callenberger Forstes ergeben.

In einer Ergänzung zur bestehenden UVS werden mögliche zusätzliche Umweltauswirkungen durch Anlage und Betrieb dieser Befeuerungsmasten schutzgutbezogen dargestellt und bewertet.

Es ergeben sich durch diese Maßnahmen keine zusätzlichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter der Umwelt. Zudem liegt die beanspruchte Grundfläche von rund 8m² unterhalb der Erheblichkeitsschwelle der Bayerischen Kompensationsverordnung, so dass kein zusätzlicher, naturschutzfachlicher Kompensationsbedarf entsteht.



7. Ergänzung mehrerer FFH-Verträglichkeitsabschätzungen

Im Rahmen des Einwendungsverfahrens wurde der Vorhabenträger aufgefordert, für die FFH Gebiete „DE 5630-372 Rodacher Wald mit Ruhhügel“, „DE 5631-373 Wiesen östlich und westlich Unterlauter bei Coburg“ und „DE 5731-302 Veste Coburg, Bausenberger und Callenberger Forst“ jeweils FFH-Verträglichkeitsabschätzungen nachzuliefern.

Die Verträglichkeitsabschätzungen kommen jeweils zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete in ihren maßgeblichen Bestandteilen ausgeschlossen sind. Weiterführende Verträglichkeitsprüfungen für diese Schutzgebiete sind nicht erforderlich.

8. Ergänzungen zur bestehenden Natura 2000 Verträglichkeitsstudie

Seitens der Regierung von Oberfranken (Höhere Naturschutzbehörde) gab es im Laufe des Einwendungsverfahrens Bedenken hinsichtlich der Natura 2000-Verträglichkeit des Vorhabens, da bei Starts und Landungen Bereiche der Teilflächen 02 und 04 des Vogelschutzgebietes „Itz-, Rodach- und Baunachau“ (5831-471) überflogen werden. Bei diesen Teilbereichen handelt es sich um die Glender Wiesen, den Goldbergsee und das Schweighof-Gelände. Seitens des Vorhabensträgers wurde deshalb eine weitere, vertiefende naturschutzfachliche Untersuchung des bestehenden Flugverkehrs, der Störwirkungen auf die Avifauna und möglicher schadensbegrenzender Maßnahmen in Auftrag gegeben. Diese münden in dem „Konzept zur Minderung von Störwirkungen durch Überflüge auf die Teilgebiete Goldbergsee und Glender Wiesen des Vogelschutzgebietes (SPA) Itz, Rodach- und Baunachau“ (NATUR + TEXT 2016).

Zunächst wurde eine jahreszeitliche Beschränkung von Überflügen über das Gebiet Goldbergsee und Glender Wiesen ins Auge gefasst. Eine detaillierte ornithologische Untersuchung erbrachte jedoch das Ergebnis, dass eine jahreszeitliche Beschränkung von Überflügen keine positiven Effekte für die Avifauna des Schutzgebietes erbringt. Insgesamt werden dennoch drei Maßnahmen zur Schadensbegrenzung erarbeitet, die im Planfeststellungsverfahren verbindlich umgesetzt werden sollen. (1) Als wesentliche Vermeidungsmaßnahme wird daher die Ausweisung einer Aircraft-relevant Bird Area (ABA) für VFR-Flugbewegungen vorgesehen, durch die Überflüge über das Vogelschutzgebiet - mit Ausnahme von Direktflügen von und zum neuen VLP Coburg (IFR) – zukünftig vollständig ausgeschlossen werden. Eine detaillierte flugbetriebliche Analyse des bestehenden Flugverkehrs über dem Vogelschutzgebiet zeigt, dass durch diese Maßnahme die Anzahl an Überflügen über das Gebiet in erheblichem Umfang gesenkt werden kann. (2) Zudem soll im Flugplatzhandbuch als Betriebsverfahren festgelegt werden, dass Anflüge auf den neuen Verkehrslandeplatz bevorzugt aus westlicher Richtung erfolgen. Dadurch kann die Anzahl an Überflügen über Glender Wiesen und Goldbergsee noch einmal deutlich reduziert werden. (3) Außerdem sollen die Anflugwinkel von Flugzeugen von 3° auf 3,5 ° angehoben werden. Damit ergibt sich eine Erhöhung der Überflughöhen über dem Vogelschutzgebiet.



Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der Maßnahmen durch den Betrieb des geplanten Verkehrslandeplatzes keine Verschlechterung gegenüber der gegenwärtigen Bestandssituation eintreten wird und gewährleistet ist, dass der Erhaltungszustand der betroffenen Brut- und Gastvogelbestände nicht beeinträchtigt wird bzw. die ökologische Funktion des Brut- und Rastgebietes weiterhin vollständig erfüllt wird.

Da das Konzept auf den bereits heute durchgeführten Flugbewegungszahlen zum Verkehrslandeplatz Brandensteinebene beruht, wurden diese Zahlen durch eine weitere Untersuchung (Welke, März 2017) verifiziert. Aufgrund der dem Gutachten zugrunde gelegten Daten kann eine bestimmte Vorbelastung des Vogelschutzgebietes (SPA) Itz, Rodach- und Baunachau nachgewiesen werden.

Da die sich aus Validierung ergebenden Flugbewegungszahlen nicht mit den Flugbewegungszahlen übereinstimmen, die dem Konzept zugrunde gelegt worden sind, wurde diesbezüglich eine Ergänzung des Konzepts angestrebt. Darin wurde untersucht, ob die geringeren Flugbewegungszahlen aus der Validierung das Ergebnis des Störungsminderungskonzepts verändern. Da dieses Konzept nicht auf die konkrete Anzahl der Flugbewegungen, sondern auf deren Reduzierung und die daraus folgende Gewöhnung abstellt, kommt es nicht zu einer anderen Bewertung. Das „Konzept zur Minderung von Störwirkungen durch Überflüge auf die Teilgebiete Gold-bergsee und Glender Wiesen des Vogelschutzgebietes (SPA) Itz, Rodach- und Baunachau“ ist dabei keine eigenständige Natura 2000 Verträglichkeitsstudie sondern vielmehr eine naturschutzfachliche Untersuchung, die die Wirksamkeit der vorgesehenen Schadensbegrenzungsmaßnahmen herleitet und belegt.

Die Inhalte und Aussagen der bestehenden Natura 2000 Verträglichkeitsstudie bleiben bestehen. Sie wird lediglich um eine Betrachtung möglicher Auswirkungen auf das Teilgebiet 02 des Vogelschutzgebietes „Itz- Rodach- und Baunachau“ ergänzt.

Die Untersuchung kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der drei vorgeschlagenen Schadensbegrenzungsmaßnahmen gewährleistet ist, dass die Erhaltungszustände der gebietstypischen Vogelarten und die Schutzziele nicht beeinträchtigt werden.

9. Stellungnahme zu naturschutzfachlichen Auswirkungen einer nördlich des VLP-Geländes liegenden Platzrunde

In den bisherigen Antragsunterlagen wurde unterstellt, dass in Zukunft voraussichtlich eine Platzrunde festgelegt wird, die sich südlich des geplanten Verkehrslandeplatzes befindet. Diese Platzrunde wurde betrachtet und deren Auswirkungen wurden bisher bewertet. Im Zuge des Verfahrens wurde vom Luftamt Nordbayern zusätzlich, die Betrachtung der Auswirkungen einer nördlich des Standortes liegenden Platzrunde gefordert, da die tatsächliche Lage der Platzrunde erst nach einer Planfeststellung festgelegt wird.

In der vorliegenden Stellungnahme wird überschlägig ermittelt, welche naturschutzfachlichen Auswirkungen eine nördlich des Verkehrslandeplatzes liegende Platzrunde haben kann. Im



Ergebnis ist sowohl aus Sicht des besonderen Artenschutzes als auch des europäischen Gebietsschutzes (Natura 2000) eine südliche Lage der Platzrunde (wie bisher vorgesehen) zu favorisieren. Bei einer Festlegung auf der Nordseite kann nicht ausgeschlossen werden, dass Brutvogelarten des Offenlandes beeinträchtigt werden. Im Gegensatz zur Platzrunde im Süden dem würden bei einer nördlich liegenden Platzrunde weitere Teile des Vogelschutzgebietes DE 5831-471 „Itz- Rodach- und Baunachau“ überfliegen. Aufgrund der Eigenart der Flugbewegungen auf der Platzrunde kann nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass es zu erheblichen Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet kommen wird. Im Sinne des Vermeidungsgebotes der FFH-Richtlinie und des Bundesnaturschutzgesetzes sollte der dortige Überflug mit den für die Platzrunde typischen Flugbewegungen daher unterlassen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Willi Kuballa
Geschäftsführer Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH

