

Argumentationspapier zur Darstellung der Faktenlage und des Sachverhaltes zum Verkehrslandeplatz Coburg

Der Verkehrslandeplatz Coburg wird immer wieder öffentlich diskutiert. Dabei fällt auf, dass es im Zusammenhang mit diesem infrastrukturellen Projekt viele Unklarheiten gibt. Dieses Informationsschreiben zielt darauf ab, den Sachverhalt objektiv darzustellen und die Fakten rund um den Aus- bzw. Neubau zu vermitteln.

Hintergrund:

Zur infrastrukturellen Grundausstattung eines Wirtschaftsraumes gehört nicht nur das Schienen- und Straßennetz, sondern auch der Verkehrsträger „Luft“, welcher zunehmend an Bedeutung gewinnt. Die Region Coburg liegt fernab der großen Ballungszentren und ist aufgrund der Internationalisierung verstärkt auf einen guten Anschluss an das Luftverkehrsnetz angewiesen.

Eine schnelle Erreichbarkeit von Kunden- oder Unternehmensstandorten, Just-in-time-Geschäfte und die Sicherheit, wetterunabhängig reisen zu können, spielt für global tätige Firmen eine entscheidende Rolle. Diese Unternehmen sind es, die Arbeitsplätze in der Region erhalten oder neu schaffen.

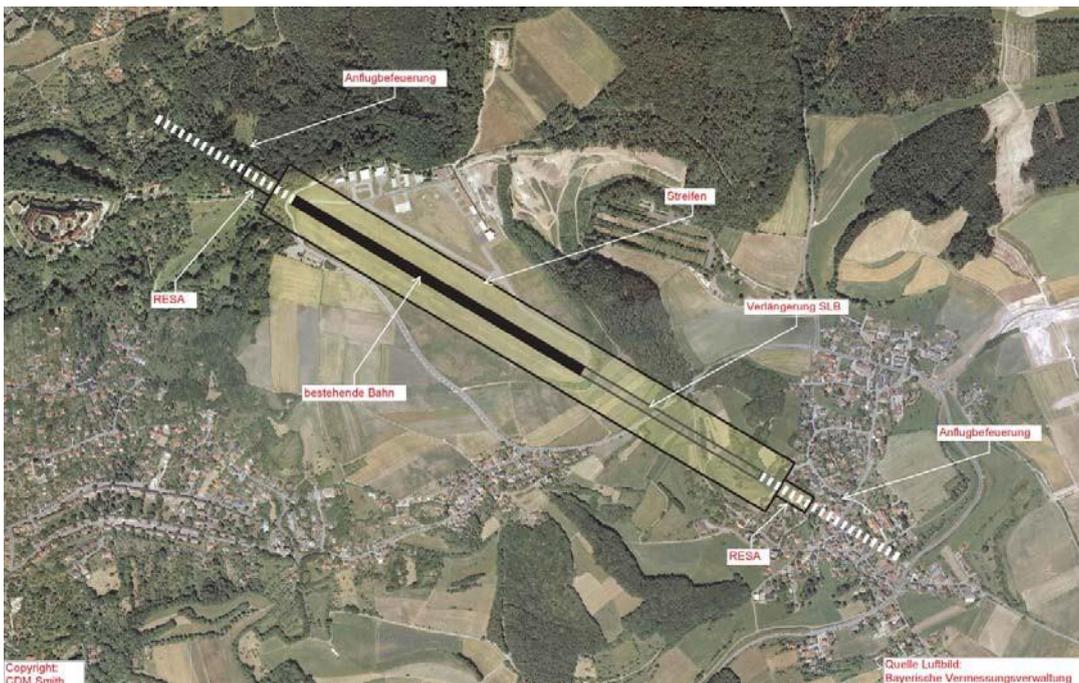
Sie sind im Flugverkehr auf den Instrumentenflug angewiesen, um die Flüge vorausschaubar planen bzw. spontan flugbereit sein zu können. Der Wegfall der Ausnahmegenehmigung für den Instrumentenflug auf der Brandensteinesebene ab 2019 bedeutet ohne Schaffung einer zukunftsfähigen Alternative das „Aus“ für den Geschäftsflugverkehr im Wirtschaftsraum Coburg. Ein bedeutender Standortfaktor entfällt, die Region verliert für Unternehmen an Attraktivität.

Alternativen zum Neubau des Verkehrslandeplatzes Meeder-Neida wurden in den vergangenen Jahren eingehend geprüft und durch mehrere Gutachten als nicht geeignet eingestuft. Damit Sie sich Ihre Meinung zu diesem Thema bilden können, führen wir in diesem Schreiben objektive Fakten an. Damit wollen wir Ihnen einen Überblick über den geplanten Neubau des Verkehrslandeplatzes bieten, um die notwendigen politischen Diskussionen sachlich führen zu können.

Fehlende Ausbaufähigkeit Verkehrslandeplatz Brandensteinsebene

Die Brandensteinsebene wird derzeit nicht richtlinienkonform betrieben. Auf Antrag stellte die Luftfahrtbehörde eine Ausnahmegenehmigung für den Instrumentenflug (IFR) aus. **Diese Ausnahmegenehmigung erlischt Ende 2019.** Um sie bis dahin aufrecht zu erhalten, ist nachzuweisen, dass Anstrengungen unternommen werden, um die Richtlinienkonformität herzustellen. Hierzu ist jeweils am Jahresende ein Bericht über den Verfahrensstand an das Luftamt Nordbayern zu erstatten.

In den vergangenen 10 Jahren wurden mehrere Gutachten in Auftrag gegeben, um einen richtlinienkonformen Ausbau der Brandensteinsebene zu ermöglichen. Neben der Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn von derzeit 632 Metern wurde auch eine Querung der Bahn in zwei Varianten untersucht. **Alle Gutachten kommen zu dem Ergebnis, dass die erforderliche Bahnlänge auf dem Hochplateau nicht erreicht werden kann.**



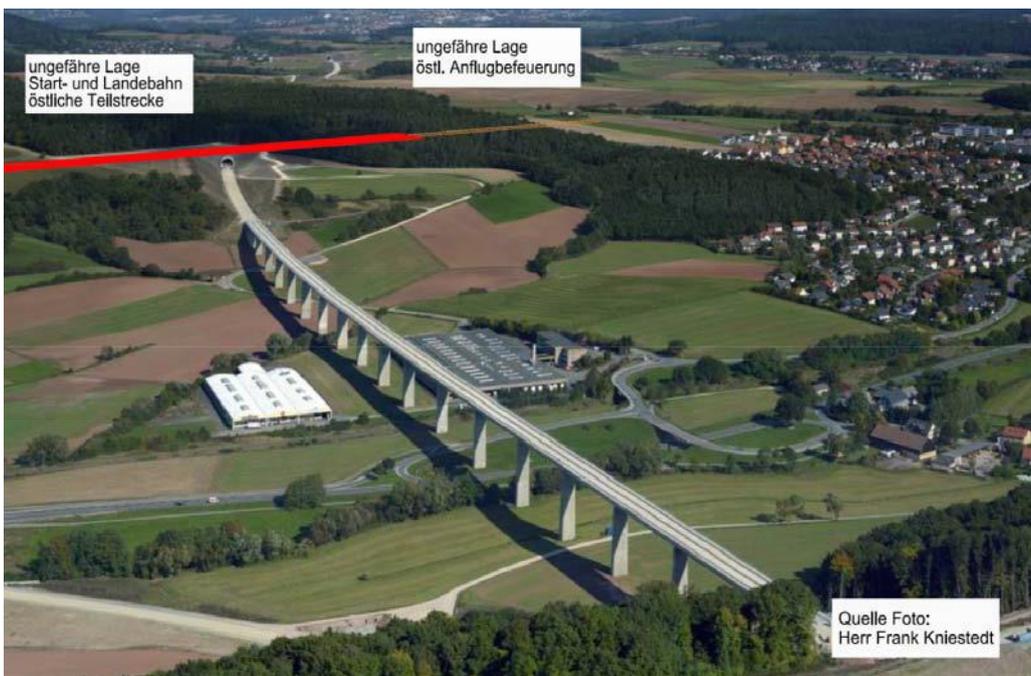
Die Grafik zeigt die erforderliche Verlängerung der Start- und Landebahn auf der Brandensteinsebene.

Fehlende Ausbaufähigkeit „Flugplatz“ Steinrücken

Auf der Suche nach einem neuen Standort wurde auch der Sonderlandeplatz Steinrücken mit seiner Grasbahn von 700 Metern für einen Ausbau in Erwägung gezogen. Das hierzu erstellte Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass mehrere **Konfliktpunkte** einen Ausbau verhindern.

- Konfliktpunkt planfestgestellte ICE-Trasse
- Konfliktpunkt Rodung von ca. 20,8 Hektar Wald
- Konfliktpunkt Beeinträchtigung von FFH-Gebieten

Da der Flugplatz zwischen der Bundesstraße 303 im Süden, der Bundesstraße 4 im Westen und der ICE-Trasse im Osten liegt, ist die notwendige ungefähre Verdoppelung der Länge der heutigen Start- und Landebahn zuzüglich der notwendigen Streifen, Runway End Safety Area und Anflugbefeuerungen nicht möglich.

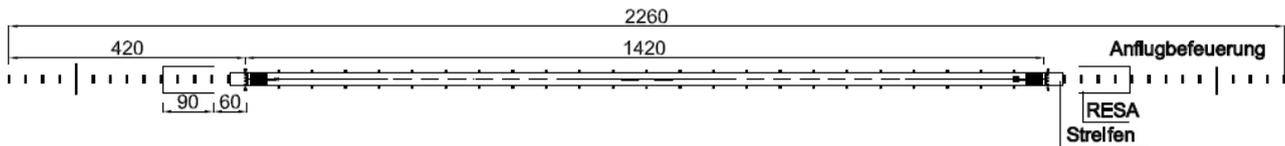


Auf der Abbildung ist zu sehen, dass der Flugplatz Steinrücken für einen Ausbau nicht geeignet ist.

Neubau Verkehrslandeplatz Coburg bei Meeder-Neida

In der öffentlichen Diskussion kursiert eine Vielzahl von Annahmen über die notwendige, vermutliche oder tatsächliche Länge der Start- und Landebahn am geplanten Verkehrslandeplatz Meeder/Neida.

Fakt ist: Die Länge der Start- und Landebahn muss den betrieblichen Erfordernissen entsprechen, die sich aus den Flugzeugtypen bzw. -klassen ergeben, die den Flugplatz nutzen sollen und wollen. Zudem müssen in die Berechnung zur Startbahnlänge konkrete örtliche Gegebenheiten und Sicherheitszuschläge einfließen. Auf dieser Grundlage wird dann die **tatsächliche Länge für einen richtlinienkonformen Betrieb** ermittelt. Für den Standort Meeder-Neida ergibt sich so eine tatsächliche Bahnlänge von 1.420 Metern zuzüglich der Anflugbefeuerung von je 420 Metern an beiden Enden der Bahn.



Lärmbelastung

Der Neubau ist notwendig, um Werkflug- und Geschäftsreiseverkehr in Instrumentenflug wetterunabhängig zu terminieren. Das Bemessungsflugzeug hierfür ist die Cessna Citation CJ2.



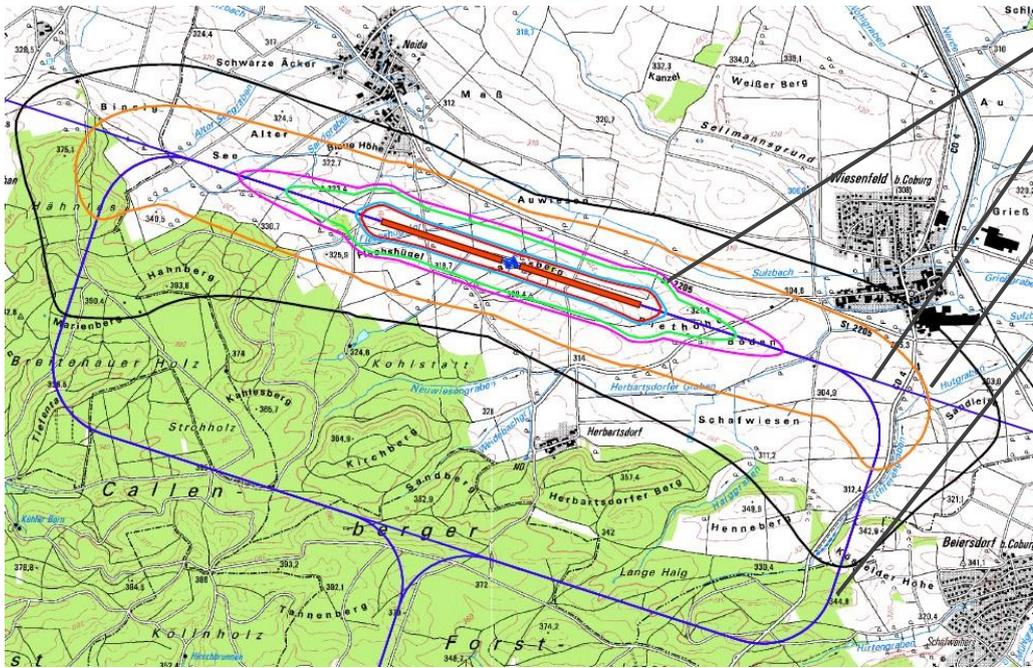
Bemessungsflugzeug für die Lärmbelastung ist die Cessna Citation CJ2 (Mitte).

Charterflüge, die einen größeren Bedarf hinsichtlich Startbahnlänge und Größe eines Flugplatzes haben sowie auch wesentlich lauter sind, werden von Coburg aus nicht stattfinden.

Die Befürchtung, dass solch große Flugzeuge von Coburg aus starten und landen werden, rührt wohl daher, dass die oben gezeigte Citation CJ2 der AzB (Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen) Flugzeuggruppe S 5.1 zugeordnet ist. Diese Klasse bezeichnet Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse bis 50 Tonnen. Darunter sind jedoch auch wesentlich leichtere und kleinere Strahlflugzeuge einzuordnen, wie die Cessna Citation CJ2 mit einem maximal zulässigen Startgewicht von 5,7 Tonnen. Gemäß Fluglärmsgesetz definiert die AzB das Verfahren zur Berechnung der Lärmschutzbereiche, welche durch Lärmisophonen dargestellt und von einem unabhängigen Lärmgutachter herausgearbeitet werden.

Lärmisophone

Nachfolgend sehen Sie die errechneten Lärmisophonen aus dem Raumordnungsverfahren, welche sich erwartungsgemäß für das Planfeststellungsverfahren ähnlich darstellen werden:



Lärmschutzbereich Tag

Anflugverfahren bei IFR

Lärmschutzbereich Nacht

Platzrunde im Sichtflug

(Planauszug aus dem Raumordnungsverfahren von 2006)

Der Plan stellt die 100%/100%-Regelung dar, welche besagt, dass jede Betriebsrichtung zu je 100% bei der Schutzzonenberechnung angesetzt wird. In Realität werden die An- und Abflugrichtungen eine prozentuale Mischung aus beiden Richtungen sein. Hierbei wird aber zu Gunsten der Betroffenen der „worst-case-Fall“ berechnet.

Die geplanten Betriebszeiten des neuen Verkehrslandeplatzes entsprechen denen der Brandensteinsebene. Die Öffnungszeiten sind jahreszeitenabhängig.



Flächenverbrauch / Flächenversiegelung

Der notwendige Flächenumfang für den Verkehrslandeplatz wird bei ca. 60 Hektar liegen. Die versiegelten Flächen sind voraussichtlich mit einem Anteil von etwa 16 Prozent zu beziffern. Die verbliebene Fläche innerhalb des Verkehrslandeplatzes wird **extensiv begrünt und kann teilweise als Biotop** ausgeführt werden. Ergänzend sind über die Umweltverträglichkeitsstudie **Ausgleichsmaßnahmen** zu erarbeiten, welche der Flora und Fauna zu Gute kommen.

Befürchtungen wegen Überschwemmungen bei Starkregen aufgrund der Versiegelung sind aufgrund des geringen Versiegelungsanteils absolut unbegründet. Zudem wird in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt ein Entwässerungskonzept erarbeitet.

Ein Verkehrslandeplatz für die Unternehmen der Region

Der Verkehrslandeplatz wird nicht nur von einigen wenigen Unternehmen benötigt. Seit Gründung der PGVC wurde der Gesellschafterkreis erweitert und es gibt eine **Reihe von weiteren Befürwortern aus der Wirtschaft**, die den neuen Verkehrslandeplatz benötigen. (siehe Argumentationspapier der IHK zu Coburg). In diesen Unternehmen arbeiten viele Bewohner unserer Region. Diese Arbeitsplätze gilt es zu sichern. Weiterhin gibt es auch noch viele kleine Firmen in der Region Coburg, die indirekt Nutzen aus einem Verkehrslandeplatz ziehen. Und die Kreisumlage finanziert sich auch aus den Gewerbesteuererträgen der kreisansässigen Unternehmen.

Abschließend verweisen wir auf unsere Homepage www.verkehrslandeplatz-coburg.de. Dort werden das Vorhaben und die Randbedingungen nochmals in vertiefender Form dargelegt.