

Verkehrsländeplatz Coburg

am Standort Meeder-Neida

22.09.2014

Wasser

Umwelt

Infrastruktur

Energie

Bauwerke

Geotechnik

**CDM
Smith**



Inhaltsverzeichnis

- WAS WIRD GEPLANT?
- WARUM WIRD GEPLANT?
- WAS KOSTET DAS VORHABEN?
- WIE IST DER TERMINPLAN BIS FERTIGSTELLUNG DES VLP?

HINWEIS:

Darstellungen entsprechen dem derzeitigen Planungsstand (Entwurfssfassung) und können sich zur Antragseinreichung noch ändern.

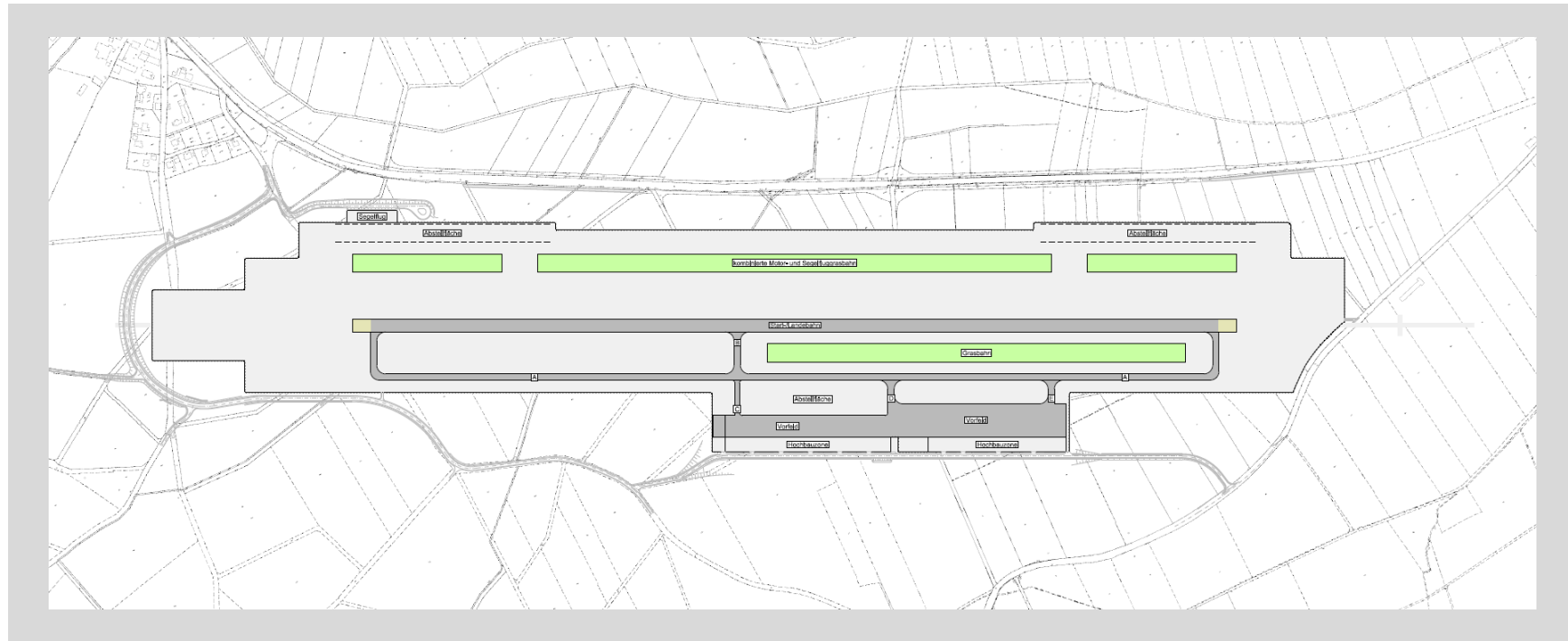
Historie



WAS WIRD GEPLANT?

CDM
Smith®

Layout des neuen Verkehrslandeplatzes

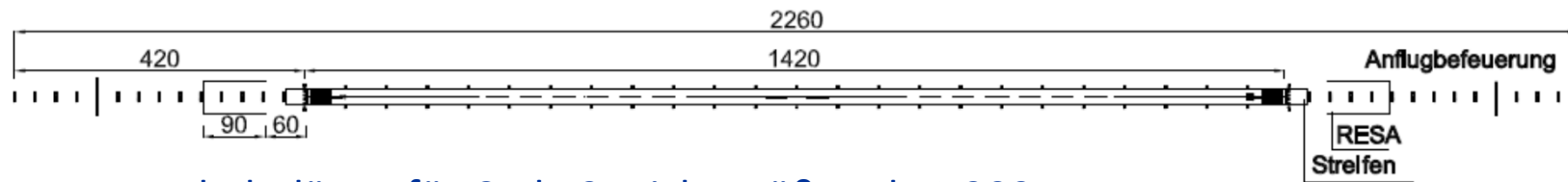


- Umgriff Verkehrslandeplatz knapp 60 Hektar
- Grünflächenanteil ca. 50 Hektar

➔ Flächenversiegelungsanteil ca. 16 %

Technische Daten

- Länge der Start- und Landebahn 1.420 m
- Sicherheitsstreifen beidseitig 60 m im Anschluss an die Bahnenden
- RESA (runway end safety area) nach Sicherheitsstreifen beidseitig 90 m
- Länge Anflugbefeuerung jeweils 420 m nach den Schwellen der SLB



Bezugsstartbahnlänge für Code 2: nicht größer als 1.200 m

Die tatsächliche Länge der Start- und Landebahn muss folgenden betrieblichen Erfordernissen entsprechen:

- Bemessungsflugzeug
- Zuschlagsfaktoren bezogen auf konkrete örtliche Gegebenheiten einfließen, u.a.
 - Längsneigung der Start- und Landebahn
 - Bezugstemperatur des Flugplatzes
 - Höhenlage des Flugplatzes
- Sicherheitszuschläge, u.a.
 - Nässe
 - Glätte
 - Temperatur

Auf der Grundlage der Rechengröße der Bezugsstartbahnlänge wird dann die tatsächliche Länge für einen richtlinienkonformen Betrieb ermittelt.

Kommt es zu Überschwemmungen?

Hochwassergefahr



www.vlp-neid-nixda.de.de

Diese würde sich in Meeder und seinen Ortsteilen massiv verschärfen.

Amtsbote der Gemeinde Meeder vom Juni 2005,

Zitat von Bürgermeister Josef Brunner:

"Für Sie zum Nachverfolgen: Die Verdichtung unserer Bodenklasse verhindert die Wasseraufnahme (ist aus dem Gutachten resultierend).

Verdichtet werden 1 Mio.qm, womit sich das Wasser aus 1 Mio. qm sofort sammelt und irgendwo hin abfließen muss.

Bei Regen von 10l/qm x 1.000.000 qm ergeben sich

10.000.000 Liter = 10.000 Kubikmeter

(10 km lang, 1m breit, 1m hoch oder 20 cm hoch und 50.000 qm groß).

Das hat nichts, aber auch gar nichts mit überzogen zu tun."

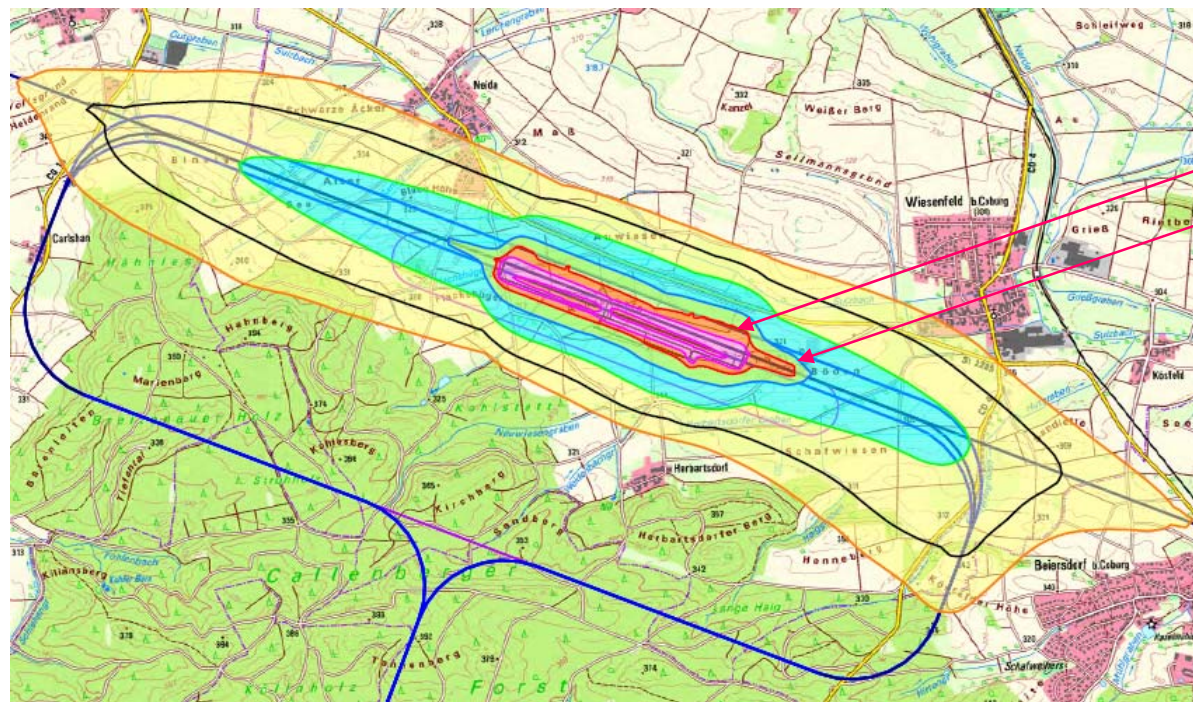
Verdichtet werden 1 Mio. qm

→ 10 Hektar versiegelte Flächen sind 100.000 qm !!

Die anfallenden (Regen-) Wassermengen werden über Gräben, Entwässerungsmulden und Verrohrungen weitestgehend versickert. Hochwasser wegen des Verkehrslandeplatzes wird es nicht geben!

Lärm

- Es existiert keine Lärmbetroffenheit für die umliegend wohnende Bevölkerung gemäß Landeplatz-Fluglärmleitlinie
- Die Grenzwerte der Schutzzonen für Wohngebiete reichen auch bei der 100% / 100% Regelung nicht an Neida, Herbartsdorf oder Wiesenfeld heran

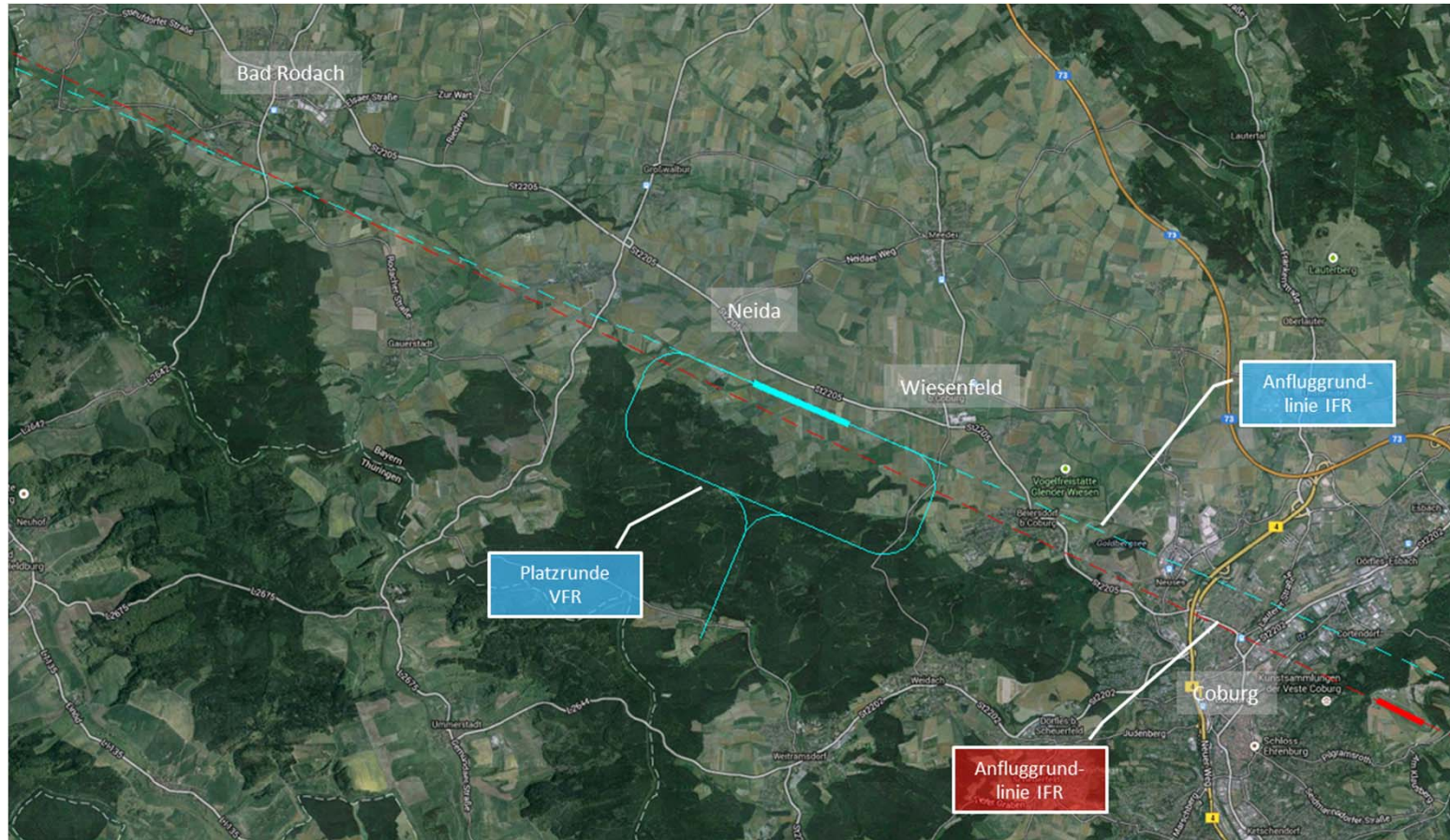


LEGENDE

	$L_{Aeq} = 65 \text{ dB(A)}$	Kern- /Gewerbegebiete
	$L_{Aeq} = 60 \text{ dB(A)}$	Tag-Schutzzone 1
	$L_{Aeq} = 55 \text{ dB(A)}$	Tag-Schutzzone 2
	$L_{Aeq} = 50 \text{ dB(A)}$	Nacht-Schutzzone
	$L_{Aeq} = 47 \text{ dB(A)}$	Schutzzone Fauna
	$L_{Aeq} = 45 \text{ dB(A)}$	Schutzbedürftige Sondergebiete
	$L_{Aeq} \geq 65 \text{ dB(A)}$	
	$L_{Aeq} \geq 60 \text{ dB(A)}$	
	$55 \text{ dB(A)} \leq L_{Aeq} < 60 \text{ dB(A)}$	
	$50 \text{ dB(A)} \leq L_{Aeq} < 55 \text{ dB(A)}$	
	$45 \text{ dB(A)} \leq L_{Aeq} < 50 \text{ dB(A)}$	

Betroffenheit Therme Bad Rodach

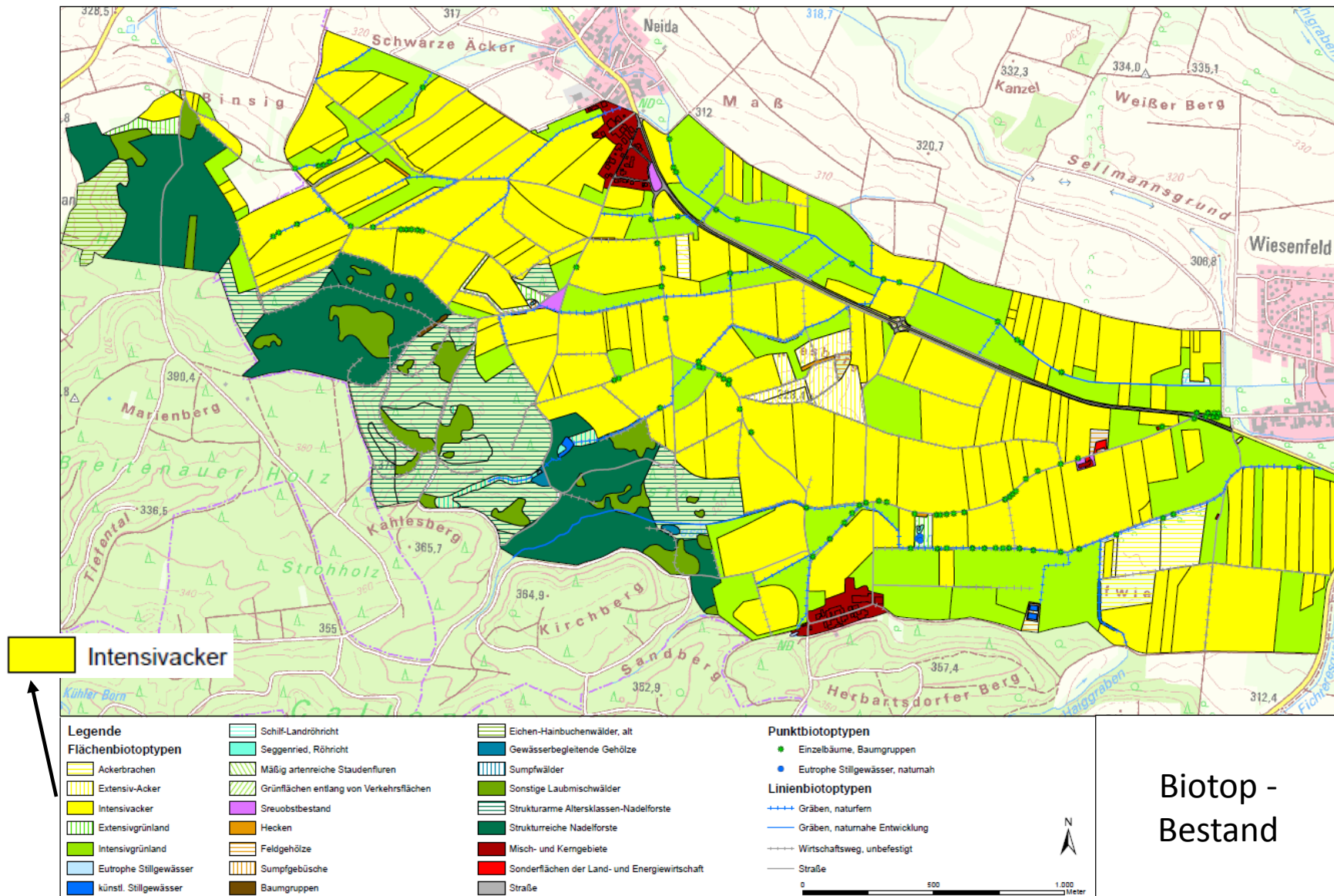
Keine wesentlichen Veränderungen gegenüber gegenwärtiger Situation



Blau: geplanter Verkehrslandeplatz Meeder-Neida

Rot: Verkehrslandeplatz Brandensteinebene

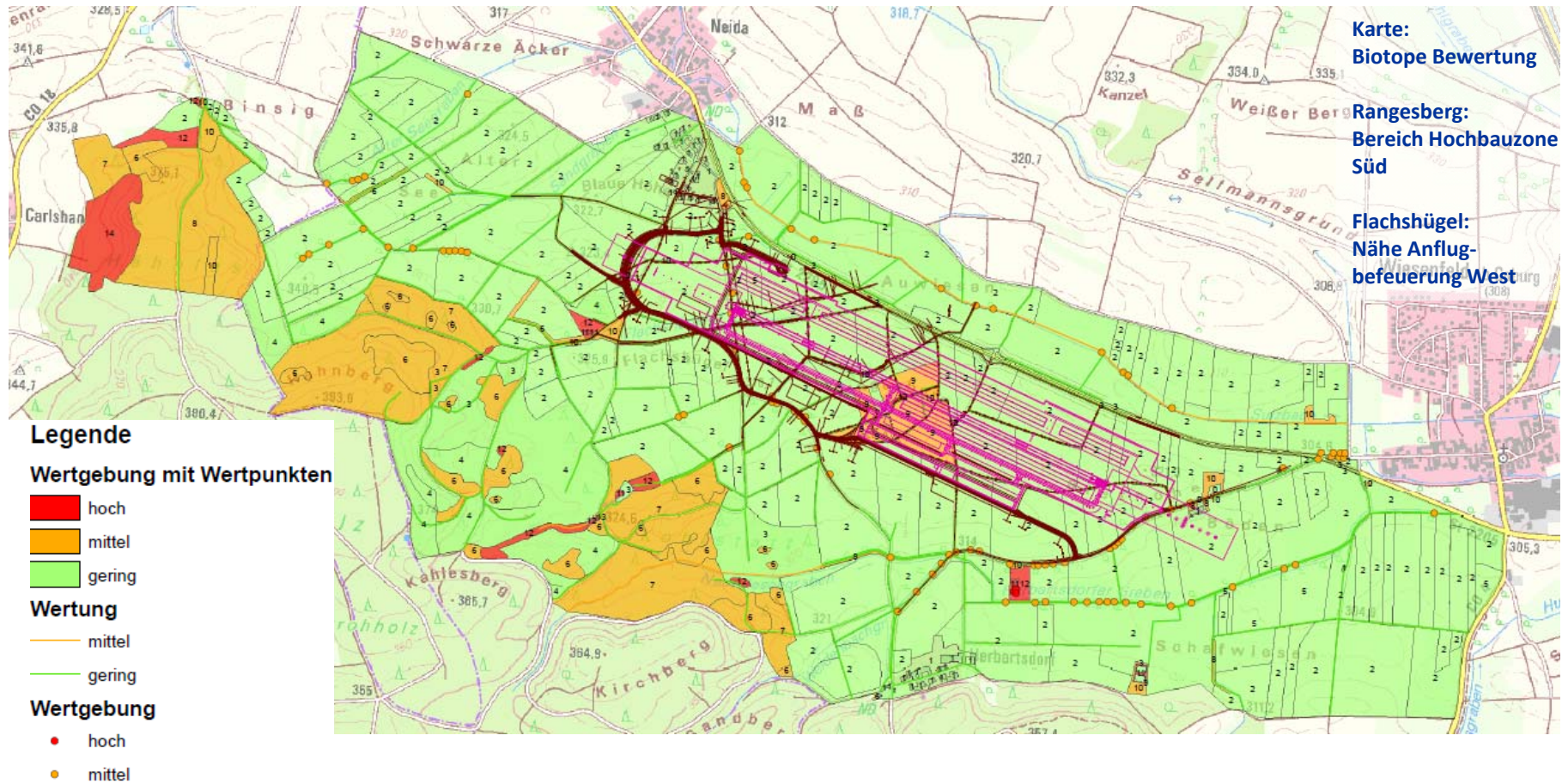
Flora & Fauna



Flora & Fauna

Betroffenheiten von Flora und Fauna sind vorhanden

➔ Vollständige Kompensation über Ausgleichsmaßnahmen gegeben



Argumente von „Bürger für Ihre Region“

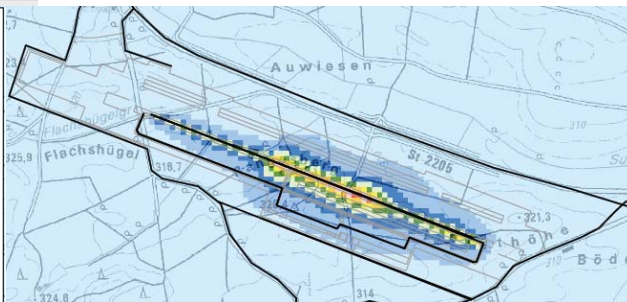
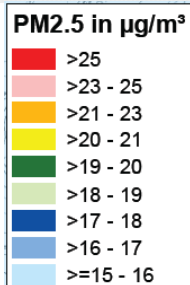
www.vlp-neid-nixda.de.de

Gesundheitsgefährdung durch Abgase und Tröpfchen von Flugbenzin



Sie würden sich auf Menschen, Tiere und Pflanzen verteilen..
Gemüse und Obst aus dem eigenen Garten oder vom Feld würde verunreinigt, wäre nicht mehr gesund.
(Flugplätze sind vom Bundesimmissionsschutzgesetz ausgenommen)

Feinstaub



Sowohl der ab dem Jahr 2015 geltende Grenzwert für PM2.5-Jahresmittelwerte von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, als auch der ab dem Jahr 2020 einzuhaltende Richtgrenzwert von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ werden sowohl im Prognosenullfall als auch im Planfall 2025 an der im Untersuchungsgebiet bestehenden Bebauung somit **deutlich nicht erreicht und nicht überschritten**, so auch an der zum geplanten Verkehrslandeplatz sowie zu einer der Hauptverkehrsstraßen nächstgelegenen Bebauung.

Tröpfchen von Flugbenzin

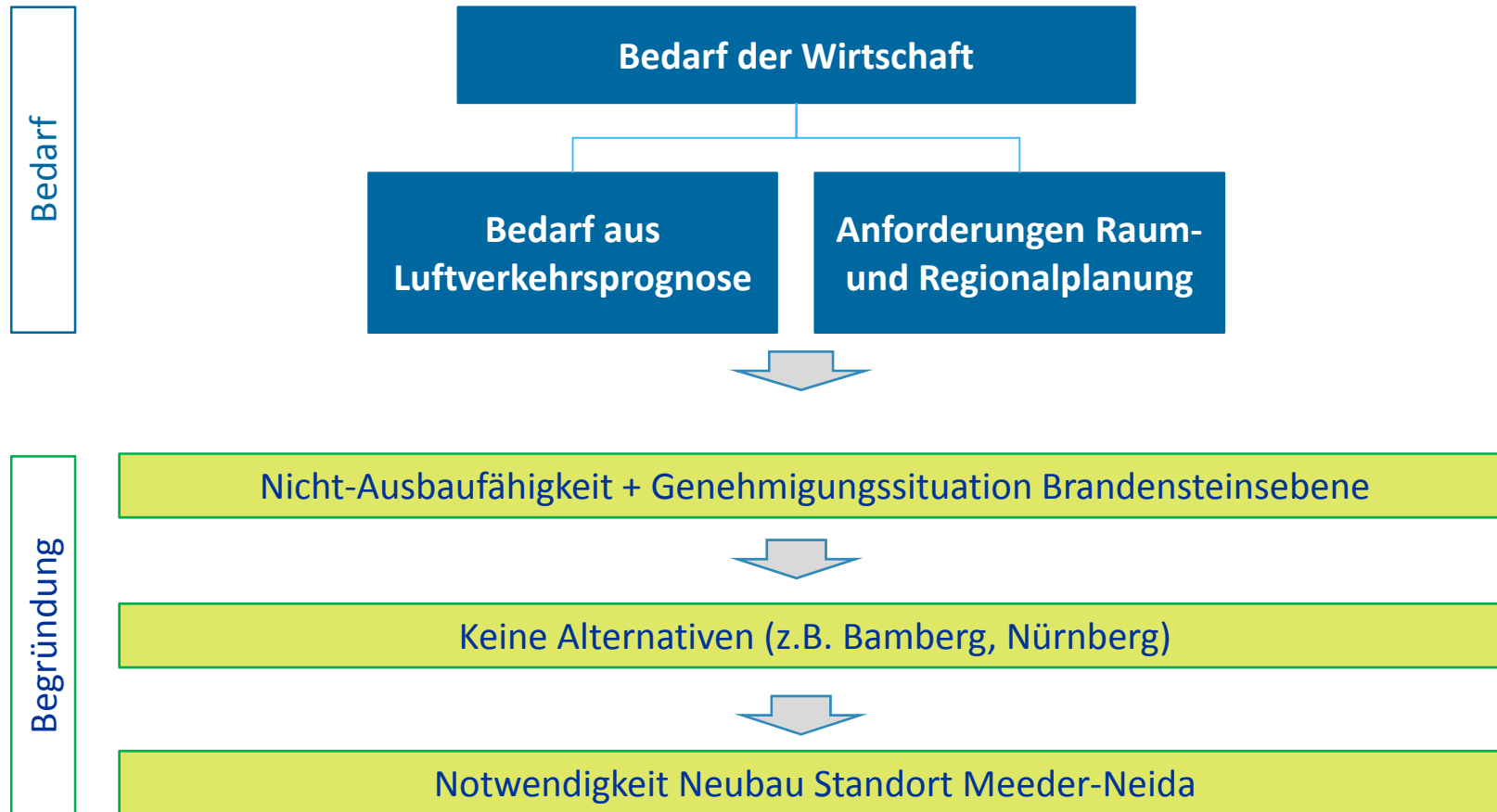


Bei kleinen Flugzeugen ist heute der Einbau von Treibstoffnotablassanlagen **konstruktionsbedingt nicht mehr möglich**, nur noch große Linienflugzeuge sind damit ausgestattet.

WARUM WIRD GEPLANT?

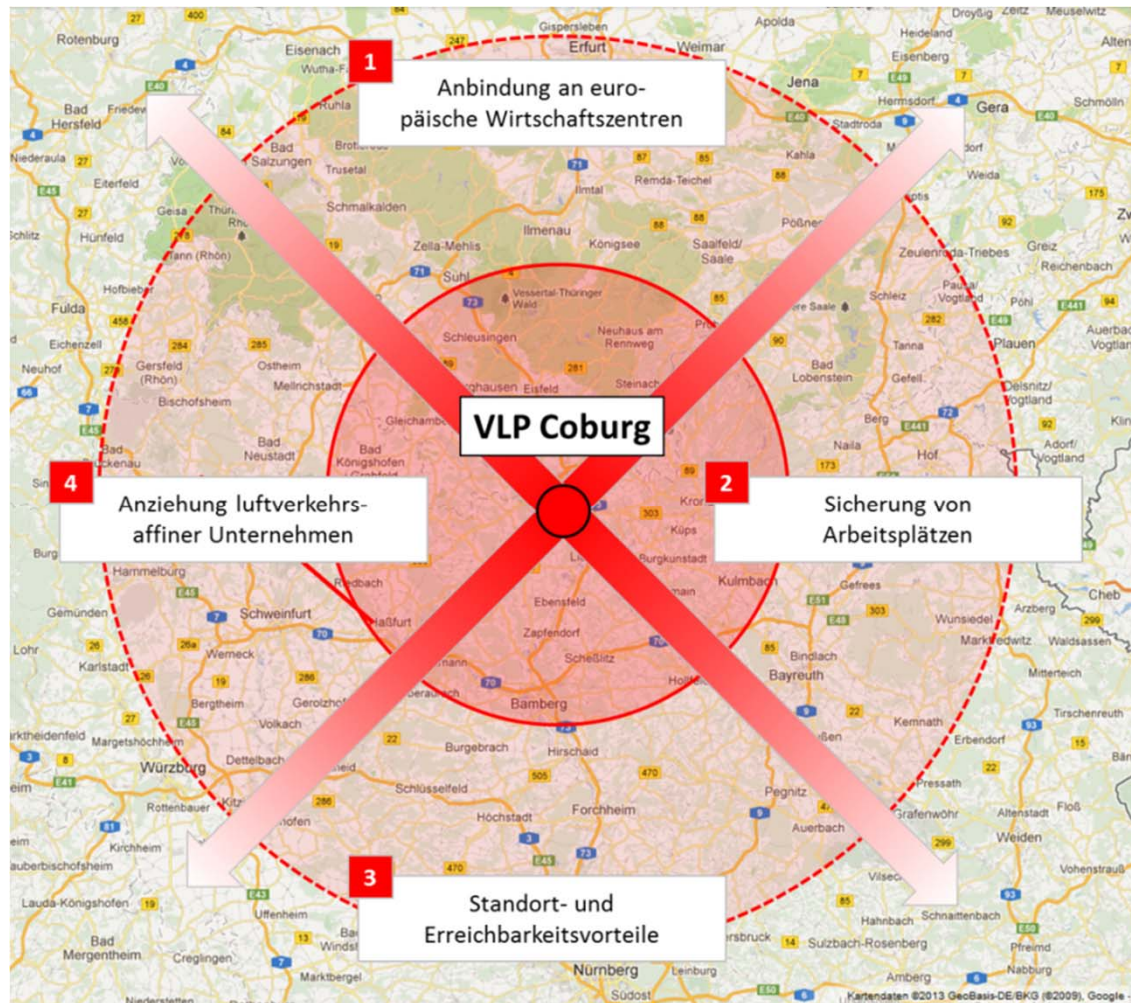
CDM
Smith®

Bedarf



Bedarf

Bedarf der Wirtschaft



Bedarf

Luftverkehrsprognose

Grundlagen

- Stützzeitraum 1999 bis 2011 für historische Daten zum Luftverkehr in Coburg (VLP Brandensteinebene)
- 2009 ist Basisjahr für Prognose (vollständige statistische Daten zu sozioökonomischen Kenndaten für die Region)

Strukturelle Bedarfsprognose

- Prognosezeitraum bis 2025
- sehr konservativer Prognose, mit vorsichtigem Ansatz für die Entwicklung des Luftverkehrs in der Region (keine subjektiven Markaussagen, keine Angebotsplanung)
- Befriedigung der Nachfrage (durch Flugplatzneubau) wird unterstellt

Prognose Zusatzeffekte Bau

- Prognosezeitraum bis 2025
- realistischer bis verhalten optimistischer Ansatz
- ab 2019 Zusatzeffekte durch Neubau berücksichtigt
- Markaussagen von derzeitigen Nutzern, pot. neuen Nutzern, Taxiverkehr etc.

Bedarf

Anforderungen Raum- und Regionalplanung

Im Landesentwicklungsprogramm und im Regionalplan Oberfranken-West wird die Funktion des VLP Coburg wie folgt definiert:

Bei der Entwicklung einer nachhaltigen technischen Infrastruktur wird im Landesentwicklungsprogramm (LEP) ausgeführt (Auszug):

- „In der Regel soll jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen. Zur Anbindung von Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Linienluftverkehr oder den individuellen Geschäftsreise- und Werkflugverkehr sollen Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorgehalten werden“.

Dies sei laut LEP zur Deckung der regionalen und teilräumlichen Luftverkehrsnachfrage notwendig (Auszug):

- „Zur Anbindung von regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Linienverkehr oder bei einem hohen Anteil an Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sollen Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorgesehen werden. Sie sollen eine befestigte Start- und Landebahn von 1.200 bis 1.600 m haben.“
- Coburg zählt hierbei zu den ausgewählten Schwerpunktlandeplätzen in Bayern, welche durch einen hohen Anteil an gewerblichem Geschäftsreiseverkehr und Werkluftverkehr, soweit möglich, „für den Instrumentenanflug unter Einbindung in einen Luftraum F ausgestattet sein“ (Auszug LEP) sollen.
- Zum Thema „Ziviler Luftverkehr“ greift der Regionalplan Oberfranken-West das übergeordnete Ziel der Landesplanung auf, einen regionalen Verkehrslandeplatz mit Instrumentenflugbetrieb vorzuhalten.

Die Brandensteinebene hätte verlängert werden können ..

Zitat aus rodacher Storch & Kurzeitung, 02/2014

Weitere Zitate aus der rodacher Storch & Kurzeitung hierzu:

- *„Warum wurde diese Alternative ignoriert?“*
- *„Und die Brandensteinebene könnte auf 1.200 m verlängert werden.“*
- *„Auch waren drei erfahrene Piloten vor Ort und klärten die Bürgerinnen und Bürger über den Stand der Technik auf. Diese berichteten, dass die Brandensteinebene durch eine Anflugbefeuerung zukunftssicher ausgerichtet werden könnten. Aufgrund der Höhenlage ist die Brandensteinebene besser geeignet ...“*

Kurze Info vorab: Die Zeiten der Starttechnik von Otto Lilienthal sind schon lange vorbei ...

Bedarf

Nicht-Ausbaufähigkeit Brandensteinebene



- Beispielhafte Verlängerung der SLB von 632 m auf 1.200 m
- Einseitige Anflugbefeuerung von 420m im Osten
- Notwendige Aufschüttung von Erdmassen zur Herstellung der Sicherheitsstreifen und der Start- und Landebahn

Genehmigungssituation Brandensteinebene

Seitens BMVBS (jetzt BMVDI) wurde längstens bis 31.12.2019 unter Auflage einer Berichtspflicht über die Planungs- und Baufortschritte folgendes genehmigt (Plangenehmigungsbescheid Luftamt vom 26.08.2011):

- Einseitige Anflugbefeuerung von nur 150m anstatt der vorgeschriebenen 420m beidseitig

Die Brandensteinebene kann nicht verlängert werden

Darstellung der Verlängerung der Start- und Landebahn auf lediglich 1.200 m inkl. 420 m Anflugbefeuerung (nur einseitig)



„Und die Brandensteinebene könnte auf 1.200 m verlängert werden.“

Tatsächlich, das soll gehen?

Genehmigungshistorie VLP Brandensteinebene



Bedarf

Instrumentenanflugunterstützung

Zitat aus dem Offenen Brief der Bürgerinitiative Bad Rodach

„Bundesweit geschätzt entfallen nur 3-5% der Flüge im Luftraum F, also dem Luftraum für Instrumentenanflugunterstützung, durch schlechte Sicht. Nimmt man die 73 Starts im gewerblichen Flugverkehr und die 504 des Werkluftverkehrs in den betreffenden Gewichtsklassen zusammen, so sind das 577 Flüge, von denen dann 3-5% wegen schlechter Sicht entfielen.“

So sind die Fakten:

Die Anzahl der IFR Flüge im Jahr 2013 betrug **448**.

Fast jeder 4. Flug im Werk- bzw. Geschäftsflugverkehr findet im IFR Betrieb statt.

WAS KOSTET DAS VORHABEN?

CDM
Smith®

Herstellungskosten (Bau)

		SUMME BRUTTO	SUMME 2014	SUMME 2015	Summe 2016	Summe 2017	Summe 2018	Summe 2019	SUMME PROJEKT
EXTERNE KOSTEN			Auftragsvergabe Planer	Ausführungsplanung (Technische Planung) + Planungsphase (Hochbau)	Mitwirkung bei der Vergabe (Ausschreibung unter Vorbehalt)	Bauphase			
Planungen/ Bauausführung	Kostenschätzung								
100	Grundstücksankauf								
	Grundstücke inkl. Gelände- anpassungen im Umfeld	3.775.527,07 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.775.527,07 €	0,00 €	0,00 €	3.775.527,07 €
200-500	Herrichten+Erschließen, Technische Anlagen, Außenanlagen								
	Verkehrsanlagen	19.844.297,20 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2.856.000,00 €	9.848.297,20 €	7.140.000,00 €	19.844.297,20 €
	Technische Ausrüstung	1.427.643,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	476.000,00 €	951.643,00 €	0,00 €	1.427.643,00 €
	Freianlagen	1.116.101,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	505.750,00 €	610.351,00 €	1.116.101,00 €
	Ingenieurbauwerke	1.435.140,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	952.000,00 €	483.140,00 €	1.435.140,00 €
300	Baukonstruktion								
	Tower und Verwaltung (nur betriebl. Einrichtungen)	595.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	595.000,00 €	595.000,00 €
700	Baunebenkosten								
	Kosten Planer, Gutachter, Rechtsberatung	1.881.747,00 €	38.675,00 €	402.220,00 €	421.260,00 €	503.370,00 €	240.380,00 €	275.842,00 €	1.881.747,00 €
EXTERNE KOSTEN GESAMT		30.075.455,27 €	38.675,00 €	402.220,00 €	421.260,00 €	7.610.897,07 €	12.498.070,20 €	9.104.333,00 €	30.075.455,27 €

Angefallene Planungskosten für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen ca. 2,1 € Mio.

Verteilung Bau/Betriebskosten zwischen Stadt Coburg und Landkreis Coburg werden in separater Finanzierungsvereinbarung geregelt.

„Laufende Betriebskosten von ca. 1,5 – 2,0 Mio. €“

Zitat aus dem Offenen Brief (Neue Presse 17.09.2014):

- „Die Brandensteinsebene wird von der Stadt Coburg jährlich mit ca. 200 T€ subventioniert. Bei einem Neubau mit geschätzten 30 -35 Mio. € für Bau und laufende Betriebskosten werden jährliche Ausgaben von ca. 1,5 – 2,0 Mio. € erwartet.“

Zitate aus der rodacher Storch & Kurzeitung:

- „Klar war damals nur, dass die Hauptnutzer und der Aero-Club eine finanzielle Beteiligung ablehnten. Sie erwarten das Tragen der Kosten durch Stadt und Landkreis.“
- „Die Betriebskosten fallen jährlich an und werden deutlich höher ausfallen, als auf der Brandensteinsebene. Dies erklärten uns die Piloten sehr anschaulich. Es wird bei dieser Größe des Platzes sicherlich ein 24h-Wachdienst benötigt, der natürlich auch bezahlt werden muss.“

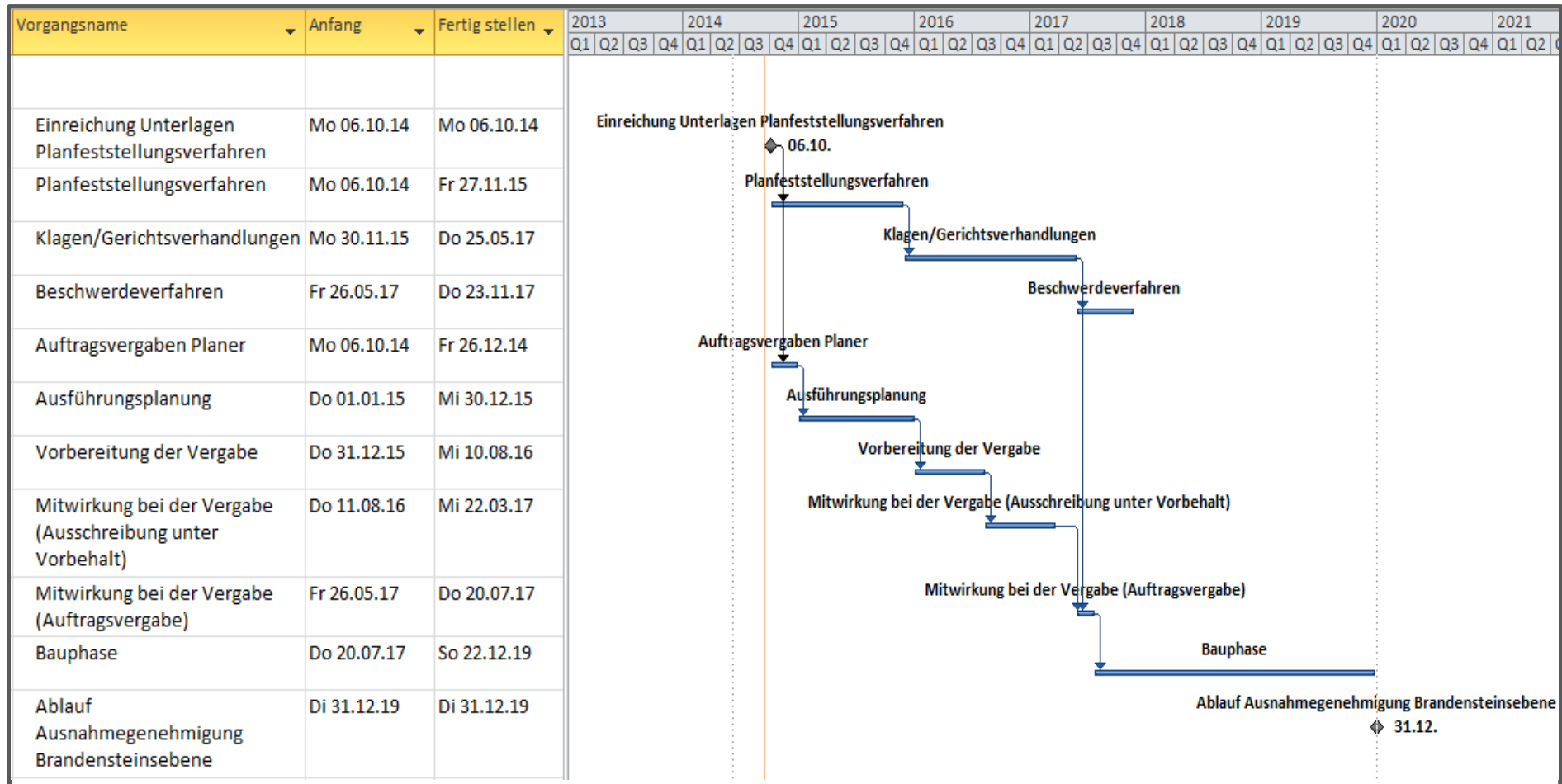
So sind die Fakten:

- Jährliche Zuschüsse der Stadt Coburg für den Betriebsträger des VLP Coburg Brandensteinsebene:
2012: 115.000 €
2013: 110.000 €
2014: 110.000 €
- Ein mögliches Betriebskostendefizit auf der Brandensteinsebene wird ebenfalls in dieser Größenordnung liegen.

WIE IST DER TERMINPLAN BIS
FERTIGSTELLUNG DES VLP?

CDM
Smith®

Terminplan bis Fertigstellung VLP



Informieren sich sich!

Zitat aus Leserbrief rodacher Storch & Kurzeitung (03/2014)

„Jeder und ich meine wirklich jeder Bürger sollte sich jetzt genau informieren und ein Urteil bilden.“

Dem ist zuzustimmen!

Die Informationsplattform der Projektgesellschaft finden Sie unter

www.verkehrslandeplatz-coburg.de

Hinterfragen Sie die angeblichen Argumente der Flugplatzgegner und lassen Sie sich nicht in die Irre führen. Die Projektgesellschaft ist mehrheitlich kommunal (Stadt und Landkreis Coburg) und steht Ihnen für Informationen jederzeit zur Verfügung.

VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT

CDM
Smith®

Benjamin Bartsch

Ralf Geissler

22.09.2014