



**BUND**  
**Naturschutz**  
**in Bayern e.V.**

Landesverband Bayern  
des Bundes für Umwelt-  
und Naturschutz  
Deutschland e.V.

Landesfachgeschäfts-  
stelle Nürnberg  
Bauernfeindstr. 23  
90471 Nürnberg  
Tel. 09 11/81 87 8-0  
Fax 09 11/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de

Regierung von Mittelfranken  
Luftamt Nordbayern  
Flughafenstraße 118  
90411 Nürnberg

Ihr Zeichen	25.41 – 3721.2.5
Ihre Nachricht	24.02.2015
Unser Zeichen	UB-Ofr-Co-VLP Co
Datum	30.04.2015

**Luftrechtliches Planfeststellungsverfahren sowie luftrechtliches Genehmigungsverfahren zur Anlage und zum Betrieb eines Verkehrslandeplatzes Coburg am Standort Meeder-Neida**

**Stellungnahme/Einwendung des BUND Naturschutz in Bayern e.V.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz in Bayern e.V., Landesverband Bayern des BUND für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V. bedankt sich für die Information zum Beginn des o. g. Verfahren und nimmt im Rahmen seiner satzungsgemäßen Aufgaben zu dem gem. § 8 LuftVG durchzuführenden Verfahren wie folgt Stellung:

**Das Vorhaben wird abgelehnt, weil es für einen Neubau eines Verkehrslandeplatzes in Neida-Wiesenfeld keinen erkennbaren und nachgewiesenen Bedarf gibt, der die Eingriffe in Schutzgüter wie Boden, Landschaft, Grundwasser, landwirtschaftliche Nutzbarkeit, Arten und Schutzgebiete und die Immissionen wie Lärm oder Schadstoffe rechtfertigen könnte. Die Region Oberfranken-West ist bereits ausreichend an den Luftverkehr angebunden. Mit dem bestehenden Verkehrslandeplatz Brandensteinsebene hat sogar Coburg einen ausreichenden Flugplatz, der nötigenfalls sogar noch weiter ertüchtigt werden könnte. Die Planung wird auch abgelehnt, weil ihre Realisierung zu enormen Eingriffen in die landwirtschaftlichen Strukturen führen würde und erhebliche Steuergelder in eine klimaschädliche Verkehrsinfrastruktur fehlinvestiert würden, die dann für nachhaltig umweltgerechte Verkehrsmittel fehlen.**

**Darüber hinaus sind die Bau- und Planungskostenschätzungen erheblich zu niedrig angesetzt und unseriös, die Finanzierung ungesichert, die kommunale Beteiligung und staatliche Beihilfen unzulässig.**

**Die Planung wird abgelehnt, weil erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft zu besorgen wären, die nicht oder nicht adäquat ausgeglichen würden.**

**Der BN bittet das Luftamt Nordbayern, den Plan nicht festzustellen.**

In Bezug auf das Planfeststellungsverfahren bemängelt der BN die Rahmenbedingungen für seine Beteiligungsmöglichkeit als anerkannter Naturschutzverband nach BNatSchG und UmwRG. Es wurden dem BN weder die vollständigen Planungsunterlagen zur Verfügung gestellt noch wurde der BN über die entsprechenden Fristen für Einwendungen unterrichtet. Der BN wendet ein, dass unter den genannten Bedingungen seine Beteiligung am Verfahren erheblich erschwert wurde.

Die Antragsunterlagen wurden – im Rahmen der kurzen Frist - von fachkundigen Ehrenamtlichen und Hauptamtlichen des BUND Naturschutz in Bayern durchgesehen und fachlich bewertet, wobei vor allem die örtlichen und regionalen Kenntnisse in die Bewertung eingeflossen sind. Unter Mitwirkung des BUND Naturschutz in Bayern wurde vom Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., Geschäftsstelle Coburg die Stellungnahme des LBV vom 23.04.2015 erarbeitet, die mit Ausnahme

der Vorschläge für Kompensationsmaßnahmen zum Gegenstand dieser Einwendung gemacht wird und als Anlage 1 dieser Einwendung beigefügt ist.

Der Einwendung des BN liegen weiterhin umfangreiche fachkundige Zuarbeiten der örtlichen Bürgerinitiativen zugrunde, die sich umfassend mit diesem Vorhaben befasst und die Antragsunterlagen mit dem fachkundigen Blick der örtlichen Gegebenheiten durchgesehen und bewertet haben. Nicht zuletzt konnte auch auf fachkundige Aussagen diverser Gutachter und Juristen zurückgegriffen werden.

### **A. Bedarf, Planrechtfertigung, Finanzierbarkeit, Alternativen, Dimensionierung**

Eine Flugplatzplanung ist nur gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Luftverkehrsgesetz verfolgten Ziele, einschließlich sonstiger gesetzlicher Vorgaben, ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftiger Weise geboten ist, so die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. etwa Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075/04 - Rn. 182).

Diese Vereinbarkeit mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes setzt nach der Rechtsprechung voraus, dass das Vorhaben der Befriedigung eines Luftverkehrsbedarfs dient oder einer Verbesserung der Verkehrsabwicklung dient oder wenn es zur besseren Erfüllung von Sicherheitsanforderungen führen soll. Auch kann ein Vorhaben gerechtfertigt sein, wenn es dazu dient, einen bisher nicht oder nicht hinreichend verkehrlich erschlossenen Raum im Hinblick auf das Luftverkehrsangebot neue oder besser zu erschließen. Die Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen kann dabei allenfalls ein sekundäres Ziel sein, nicht aber den Aus- oder Neubau eines Verkehrslandeplatzes selbstständig tragen (vgl. dazu Reidt in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, § 6 Rn. 109 ff. m.w.N.).

Für die Beurteilung der so verstandenen fachplanerischen Zielkonformität ist maßgeblich, dass das Vorhaben nicht nur irgendwie diesen Zielen dient, sondern zur Erreichung dieser Ziele in der konkreten Situation auch **erforderlich** ist. Dies ist zwar

nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, aber jedenfalls erst dann, wenn das Vorhaben geboten ist.

Im vorliegenden Fall ist anzunehmen, dass es sich um einen groben planerischen Missgriff handelt, da ohne weiteres erkennbar ist, dass für das Vorhaben ein konkreter Bedarf nicht besteht (1.). Zugleich ist anzunehmen, dass das Vorhaben auch nicht finanzierbar ist, so dass es auch unter diesem Gesichtspunkt an der gebotenen Planrechtfertigung fehlt.

## **1. Kein Bedarf**

Anhand der vorliegenden Antragsunterlagen ist nicht erkennbar, dass für das Vorhaben eines Neubaus eines VLP überhaupt ein konkreter Bedarf bestünde. Hinzu tritt, dass das Vorhaben auch in seiner konkreten Gestalt völlig überdimensioniert ist und damit auch insoweit ein Bedarf nicht erkennbar ist.

### **1.1. Keine Planrechtfertigung durch Ziel der Schaffung eines neuen VLP für Geschäftsreiseverkehr und Werkverkehr**

Die Antragsunterlagen sehen einen Bedarf für die Schaffung eines neuen Verkehrslandeplatzes mit IFR-Betrieb zur Realisierung des Ziels, Geschäftsreiseverkehr und Werkflugverkehr anbieten zu können. Selbst wenn man die insoweit angestellten Prognosen als zutreffend unterstellt, tragen bereits deren Ergebnisse die Annahme des Bestehens eines Bedarfs ersichtlich nicht.

Zunächst beträgt der Anteil des gewerblichen Verkehrs und des Werkverkehrs, der angeblich auf IFR-Bedingungen angewiesen sein soll, nach Angaben in den Antragsunterlagen nur 10 % des Gesamtverkehrs. 90 % des Luftverkehrs kommen also ohne Instrumentenflug aus und können ohne weiteres am bestehenden VLP BE abgewickelt werden.

Zugleich lässt sich dem Gutachten des DWD zum Klima (Dokument 5.5.2; z.B. in der Zusammenfassung ab S. 22) Folgendes entnehmen:

„Von den 365 Tagen = 8.760 Stunden des Jahres ist Flugbetrieb an etwa 264 Stunden nicht oder nur eingeschränkt möglich; das sind 3 % aller Stunden eines Jahres.“

Der Flugbetrieb für die Unternehmen macht, wie im Antrag dargestellt, etwa 10 % des gesamten Flugbetriebs aus.“

Instrumentenanflug wird also „benötigt“, weil 10 % des Flugbetriebs an 3 % des Jahres darauf angewiesen sein könnte. Wobei nicht während der gesamten 3 % der Zeit auch tatsächlich geflogen wird, so dass also die Notwendigkeit nochmals wesentlich niedriger liegt.

Dem Antragsteller ist es nicht gelungen einen Nachweis über den Bedarf des IFR-Verkehrs zu erbringen. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt der zulässigen „Sondersichtflugregeln“ wäre der Nachweis zum IFR-Betrieb erforderlich. Es ist zu prüfen, ob Witterungsbedingungen die teure Installation und die laufenden Betriebskosten für das äußerst geringe Aufkommen überhaupt rechtfertigen können.

**Da die genaue Zahl der Instrumentenflüge am VLP Brandensteinsebene in den letzten Jahren trotz Anfragen unter Verweis auf Datenschutz bislang nicht veröffentlicht wird, stellt der BN den Antrag, diese Daten im laufenden Verfahren vorzulegen.**

Im Übrigen wird in der Luftverkehrsprognose (Tabelle S. 209) der Werkflugverkehr der Kategorie Geschäftsflugverkehr zugeordnet. Tatsächlich gehört Werkflugverkehr zum Privatflugverkehr, nichtgewerblicher Flugverkehr. Das Statistische Bundesamt hat davon abweichende Flugzahlen im Internet veröffentlicht. Man findet sie dort unter 3 Verkehr auf sonstigen Flugplätzen, 3.2 Nichtgewerblicher Flugbetrieb, 3.2.2 Starts nach Startgewichtsklassen.

**Der BN beantragen daher, dass die Daten des Statistischen Bundesamtes als Grundlage genommen werden.**

Soweit auf die Schließung der Brandensteinsebene BE abgestellt wird, so ist diese angesichts des bestehenden Bestandsschutzes kraft gültiger Genehmigung durch die Behörde nicht antastbar, Schließungsgründe (z.B. Sicherheit) bestehen nicht, lediglich ein bestimmtes Verkehrssegment soll nicht bedient werden können (bei Lichte betrachtet geht es freilich nur um einen bestimmten Flugzeugtyp, da andere

Jets am VLP Brandensteinsebene verkehren können). Die Schließung soll vielmehr freiwillig erfolgen, indem sie beantragt werden soll bzw. mit dem Antrag auf Planfeststellung verbunden sein soll. Die bisherige Betreiberin der BE will also gemeinsam mit weiteren Interessenten praktisch nur an einen neuen Standort umziehen. Dementsprechend kann die Schließung der BE für die Begründung eines Neubaus nicht herangezogen werden, da sie nicht Grund, sondern Folge des geplanten Neubaus ist.

Außerdem erhielt der VLP Brandensteinsebene mit Genehmigung vom 03. Juli 2012 (NfL-I 184/12) eine unbefristete richtlinienkonforme Genehmigung. Die befristete Genehmigung der Anflugbefeuerung hat mit der richtlinienkonformen Genehmigung des VLP nichts zu tun. Der Sonderlandeplatz Allendorf Eder hat auch eine unbefristete Anflugbefeuerung von 150 m bei einer Start-/Landebahn von 1.240 m bei einer Breite von 30 m. Dass eine Entfristung hier nicht möglich wäre oder ob sie ernsthaft beantragt wurde, wird nicht dargetan. In Coburg werden für eine Genehmigung über 2019 hinaus 420 m beidseitige Befeuerungen verlangt.

Der BN widerspricht deshalb der Behauptung auf S. 382, die Richtlinienkonformität bedinge Ausbau der Anflugbefeuerung auf 420m. Das stimmt so nicht: Ausnahmen sind an Flugplätzen häufiger, da immer die örtlichen Verhältnisse berücksichtigt werden müssen. Die Flugplätze Bayreuth und Allendorf/Eder haben unbefristete Genehmigungen für 150m lange Anflugbefeuerungen. Unsicher darf es dort auch nicht sein.

In der Einleitung zum Antrag (S.1) heißt es

*„ ... nicht den aktuellen Sicherheitsanforderungen und wird daher seit mehreren Jahren aufgrund von bereits mehrmals verlängerten befristeten Ausnahmegenehmigungen betrieben.“*

Das stimmt so nicht.

Die Brandensteinsebene hatte eine Landebahn von 860m Länge x 20m Breite. Sie war in Codezahl 2 eingestuft. Mit Bescheid vom 11.07.2001 wurde das GPS gestützte Anflugverfahren mit Luftraum F eingerichtet, als einem der ersten Plätze in Deutschland überhaupt. Gestattet wurde der Verzicht auf eine Anflugbefeuerung und

die Verkürzung der Schwellen auf 30m, statt 60m. Der Probetrieb sollte zwei Jahre laufen, dann Überprüfung ob in Ordnung oder ob Anflugbefeuerung gebaut werden muss.

Mit Schreiben vom 29.07.2003 wurde eine befristete Verlängerung bis 31.12.2007 verbeschieden. Der letzte Satz lautet: Für den Fall weiterer Verlängerung wäre rechtzeitig ein neuer Antrag zu stellen. Der gleiche Vorgang wiederholte sich 2007: Genehmigung bis 31.12.2010. Mit dem gleichen letzten Satz.

Es ist zu vermuten, dass im Hintergrund daran gearbeitet wurde, die weitere Verlängerung der Ausnahmegenehmigung nach 2010 zu torpedieren, um den Neubau voran zu bringen.

In der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage von MdB Bulling-Schröter wegen der immer behaupteten Sicherheitsmängel am VLP BE bestätigte die Bundesregierung: es bestehen keine Sicherheitsmängel (s. Anlage 2).

Das ganze Jahr 2011 bis Juli 2012 gab es keinen IFR Betrieb. In dieser Zeit wurde auf Antrag des Betreibers Aero-Club, die Landebahn verkürzt, in dem die Schwellen auf 60 m verlängert wurden. Eine einseitige 150m Anflugbefeuerung wurde installiert.

Vor der Wiedererlangung de IFR Erlaubnis 2012 musste der Betreiber Aero- Club ein Sicherheitsgutachten vorlegen.

Wenn die Brandensteinsebene bis 2010 sicher ist, dann ist sie es auch weiter.

Die auf S. 0383 (Synthesegutachten) behauptete Verschärfung der Sicherheitsvorschriften im Werkverkehr gibt es nicht. Seit 2004 ist die Arbeit an entsprechenden Vorschriften (JAR-OPS II) laut Auskunft von Dr. Daniel Höltgen, Pressesprecher EA-SA eingestellt. In allen Bereichen sind Sicherheitsvorschriften im Privatbetrieb geringer als im gewerblichen Bereich.

Ein Bedarf lässt sich aber nicht begründen, wenn dieser erst künstlich durch die Schließung eines anderen Standortes ohne Not erzeugt wird. 97 % des Flugbetriebs kann auch ohne Neubau am bisherigen Standort BE durchgeführt werden. Es geht ausschließlich um 435 Fbw im Jahr 2025!

Aber auch im Hinblick auf die tatsächlichen Verkehrstage findet der Neubau keine Rechtfertigung. Auf Seite 16 der Luftverkehrsprognose (Dokument 2.2) findet sich folgende Aussage:

*„Grundsätzlich ist der VLP CO-BE an 365 Verkehrstagen pro Jahr nutzbar. Basierend auf Einschätzungen des Flugplatzbetreibers findet jedoch – bedingt durch Witterung und feiertagsbedingte Nachfragesenken – an ca. 10 – 20 Tagen pro Jahr kein Flugverkehr statt, so dass an 345 – 355 Tagen pro Jahr tatsächliches Verkehrsaufkommen verzeichnet werden kann („tatsächliche Verkehrstage“).<sup>13</sup>“*

Hierzu ist klarzustellen:

Damit wird die nach ICAO Annex 14 gewünschte Betriebssicherheit von 95% erreicht.

In der Fußnote 13 heißt es dann:

*„Mit Blick auf den neuen VLP und seine bessere topographische Lage ist nach Einschätzung des Flugplatzbetreibers nur noch von ca. 5 – 10 Tagen pro Jahr ohne Verkehr auszugehen (voraussichtlich 355 – 360 tatsächliche Verkehrstage am neuen VLP).“*

Ca. 0 – 15 Tage, im Mittel also 7,5 Tage, beträgt die mögliche Verbesserung am neuen Standort; zu beachten ist hierbei, dass die flugfreien Tage nicht nur durch die Witterung entstehen, sondern auch durch „feiertagsbedingte Nachfragesenken“. Verteilt man die flugfreien Tage gleichmäßig auf Witterung und Nachfragesenken, so erhöht sich der Flugverkehr, der witterungsbedingt ausfällt, gerade einmal um nur 3,75 Tage pro Jahr (nämlich zwischen 0 – 7,5). Diese minimale Erhöhung rechtfertigt aber wohl kaum den geplanten Neubau mit allen finanziellen Folgen. Hinzu tritt noch, dass der DWD (S. 19) ausführt, dass es sich um CAT I Bedingungen handelt.

Die dort getroffene Aussage ist aber falsch. IFR-Verkehr ist zuerst nur Nicht-Präzisionsanflugverfahren, die dafür erforderlichen Minima werden im Gutachten aber nicht genannt. Auch im weiteren Gutachten geht es immer um CAT I. Damit wird deutlich, dass das DWD-Gutachten nicht den beantragten Flughafen bewertet, sondern einen VLP mit Präzisionsanflugverfahren.

Zweifelsfrei ist jedenfalls, dass es allenfalls um einen verschwindend geringen Anteil an Flügen geht, die nur mit Instrumentenflug ausgeführt werden könnten.

Diese Zahl reduziert sich noch weiter, wenn die Nutzungshäufigkeit der am VLP CO-BE stationierten Flugzeuge einbezogen wird, wie sie auf der Seite 107 der Luftverkehrsprognose (Dokument 2.2 Teil 2) dargestellt ist. Dort steht:

*„Die ‚durchschnittliche‘ Nutzungshäufigkeit aller 56 Luftfahrzeuge, die in den Jahren von 2009 bis heute stationiert waren, belief sich auf insgesamt 8.915 Flugbewegungen pro Jahr. Jedes Luftfahrzeug wurde damit durchschnittlich 159 Mal pro Jahr bewegt, dies entspricht 3,1 Flugbewegungen pro Woche bzw. 0,64 Flugbewegungen je Werktag.“*

Zwar könne es bei einer sehr geringen Anzahl an Flugzeugen zu statistischen Verzerrungen kommen. Weiter heißt es dazu aber wörtlich:

*„Insgesamt spiegeln jedoch die ermittelten jährlichen Flugbewegungen je Luftfahrzeug das für den jeweiligen Verkehrszweck typische Nutzungsverhalten sehr gut wider.“*

Hieraus lässt sich ablesen, dass nur etwa an jedem zweiten Tag Flugbetrieb mit dem jeweiligen Luftfahrzeug stattfindet. Dies reduziert aber auch die Wahrscheinlichkeit, witterungsbedingt nicht starten zu können, um die Hälfte, da ja nicht an jedem Tag mit der Maschine geflogen wird. Insoweit reduziert es aber auch die Notwendigkeit des Instrumentenanflugs.

Soweit also überhaupt ein Bedarf an Instrumentenflugbetrieb besteht, ist dieser derart geringfügig, dass er nicht als Hauptargument für einen Neubau herhalten kann.

**Vielmehr drängen sich in dieser Situation Varianten zur Befriedigung des Bedarfs für IFR aus der Teilregion durch in der Nähe gelegene VLP förmlich auf.**

Da die Antragsteller für ihre Bedarfsbetrachtung aber ausschließlich auf Coburg abgestellt haben, haben sie sich – eine mangelnde Ausbaufähigkeit der BE unterstellt - von vornherein den Blick auf die eigentlich sich aufdrängende Nullvariante unter Verlagerung der IFR-Verkehre verstellt.

### **1.2. Keine Planrechtfertigung durch Ziel der Erfüllung einzelner Firmenwünsche**

Hinzu tritt, dass die gesamte Planung offenbar allein um die Wünsche der Fa. Brose herum aufgebaut ist. Die Firma Brose ist mit drei Flugzeugen der Hauptnutzer von Werksflügen und baut sein Kompetenzzentrum in Bamberg aus. 2014 erfolgte die Grundsteinlegung für ein weiteres Verwaltungsgebäude, das 2015 fertig gestellt wird. Damit erhöht sich der Zahl der Mitarbeiter im Werk Hallstadt auf 600. Es ist der zweitgrößte Standort der Firma Brose in Deutschland. Die Firma verfügt an jedem der Standorte über einen Verkehrslandeplatz. Auf der BE sind zwei Turboprop-Flugzeuge stationiert, die unproblematisch von der BE verkehren können. Diese Beechcraft 200 (als Bemessungsflugzeug für die Hindernisfreiheit, die auch an der BE ohne weiteres gewährleistet wird), kann an BE verkehren und wird für Werksflugverkehr verwendet. Diese hat auch mehr Bewegungen und hätte damit als Bemessungsflugzeug insgesamt ausgereicht. Allerdings wurde die Cessna Citation als Bemessungsflugzeug für die Start- und Landestrecke (für Geschäftsreiseverkehr) zugrunde gelegt, obwohl diese keinen relevanten Anteil an den Verkehren hat. Dieses Luftfahrzeug wird nicht mehr produziert und fliegt derzeit von Bamberg aus, wo es auch stationiert ist. Der Antrag bezweckt also offenbar das alleinige Ziel, der Fa. Brose eine Rückkehr ihres Flugzeugs nach Coburg zu ermöglichen. Auf die Verlagerung des Luftfahrzeugs nach Bamberg wird auch mehrfach innerhalb der Bedarfsbegründung Bezug genommen. Es hat aber mit einer vorausschauenden Planung nichts zu tun, die Anforderungen eines VLP - zumal fehlerhaft (dazu später) - um den Wunsch eines einzelnen Unternehmens herum zu planen.

Auf den Seiten 6 und 7 der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung wird nur pauschal behauptet, zum

*„Wachstum im Werk- und Geschäftsflugverkehr trägt in Zukunft auch der Taxiverkehr bei (gewerblicher Luftverkehr), der im Fall eines richtlinienkonformen Neubaus des VLP Coburg wieder mit Flächenflugzeugen durchgeführt werden kann.“*

Diese Aussage ist eine reine Behauptung; es sind keine konkreten vertraglichen Verpflichtungen dargetan, aus denen sich ergeben würde, dass tatsächlich Taxiverkehr stattfinden wird. Die Nutzerbefragungen wurden nicht offengelegt, sodass auch nicht beurteilt werden kann, welchen Verbindlichkeitsgrad und welchen Grund entsprechende Wünsche nach Verkehrsmöglichkeiten haben. Im Übrigen ist zu sehen, dass der Taxiverkehr auch heute schon auf der Brandensteinsebene mit Flächenflugzeuge durchgeführt werden kann. Lediglich die Taxiflüge zum Brose-Jet in Bamberg werden - wegen der kurzen Strecke - mit Hubschraubern durchgeführt.

Auf S. 0258 u.0259 wird ein hohes Potential für Taxiverkehr in Interviews genannt: „rund 10 Unternehmen nutzen Taxiverkehr mehr oder weniger regelmäßig.“ Im Zeitraum zwischen 2009 und 2011 gab es folgenden Taxiverkehr auf dem VLP BE:

2009 1 Einsteiger 1

2010 1 Einsteiger 0

2011 1 Einsteiger 1

2009 Hubschrauber: 47

2010 Hubschrauber: 43

2011 Hubschrauber: 44

Dazu ist nochmals festzustellen: Der Neubau wird angeblich für den Erhalt des Werkverkehrs beantragt. Taxiverkehr ist Charterverkehr, gewerblich.

In der Luftverkehrsprognose wird auf Seite 28 dargestellt, dass gegen einen Einsatz von Helikoptern als Zubringer auch wirtschaftliche Gründe sprechen. Kostengründe sprächen gegen einen Helikopterverkehr. Wörtlich ist angeführt:

*„Des Weiteren ist der Betrieb eines modernen Hubschraubers im Vergleich zu einem Flächenflugzeug mit vergleichbarer Zuladung deutlich teurer.“*

Mit anderen Worten möchte sich der einzelne Betrieb die Kosten für den teureren Hubschrauber sparen, indem mit weitaus höheren Kosten ein neuer VLP gebaut wird, der möglichst der Allgemeinheit zur Last fallen soll.

### **1.3. Verkennung des bereits vorhandenen Luftverkehrsanschlusses der Region**

Auf den Seiten 28 ff. der Luftverkehrsprognose (Dokument 2.2 Teil 2) werden die konkurrierenden Flugplätze und deren Auswirkungen dargestellt. Hier wird zunächst dargelegt, dass der engere Wirkungsbereich des VLP durch einen Umkreis bestimmt werden kann, dessen Radius 42,5 km aufweist, nämlich die Hälfte der Luftlinien-Entfernung sowohl zum Flughafen Nürnberg als auch zum Flughafen Erfurt. Diese Distanz entspreche vereinfacht der jeweiligen Fahrzeitäquivalente zu den beiden Flughäfen, wenn Reisende den nächstgelegenen Flugplatz wählen.

Die dazugehörige Grafik zeigt zweierlei auf:

Zum einen deckt der Einzugsbereich einen Großteil Südthüringens ab. Zum zweiten aber endet der Einzugsbereich nach Süden hin knapp südlich von Bamberg.

Auf Seite 30 wird vermerkt, dass die beiden Flugplätze Haßfurt-Schweinfurt und Bamberg-Breitenau ähnliche Eigenschaften aufweisen wie Coburg und daher

*„als potentielle Konkurrenten bei der Befriedigung der regionalen Luftverkehrsnachfrage gesehen werden“*

können. Bamberg-Breitenau stelle die stärkste Konkurrenz für Coburg dar.

Die Grafik auf Seite 37 des Dokuments stellt dann das räumliche Einzugsgebiet auf Basis vereinfachter Fahrzeitäquivalenten zu den Konkurrenzflugplätzen dar. Hier wird erkennbar, dass das Haupteinzugsgebiet in Südthüringen liegt und im Süden nunmehr nicht einmal bis Bamberg reicht.

Aus diesen Darstellungen wird jedenfalls deutlich, dass hier kein VLP für die Region Oberfranken-West entstehen soll, sondern nur für den nördlichen Teil dieser Region. Die Abdeckung Südthüringens gehört demgegenüber absolut nicht zu den Zielen des LEP. Der Landkreis Forchheim als südlichster Landkreis der Region wird durch den geplanten VLP überhaupt nicht einbezogen, obwohl dies zu den „Forderungen“ des LEP 2013 wie auch des Regionalplans Oberfranken-West gehört.

Auch der Verweis auf Tür-zu-Tür Angebote, Kundenorientierung, zeitkritische Güterverkehre, medizinische Flüge und zunehmenden Geschäftsreiseverkehr, vermögen nicht zu überzeugen. Schließlich können alle beschriebenen Leistungen von den bestehenden und die Region erschließenden Flughäfen in vollem Umfang erbracht werden.

Dass es im engeren Raum Coburg ein Flugzeug für die geplanten Pistenlängen gibt, mit dem alle zwei Tage auf dem VLP geflogen werden soll, ist kein Argument für den Neubau eines VLP. Dass die Performances dieses Flugzeugs angeblich durch den bestehenden VLP Brandensteinebene nicht erfüllt werden, ist bei den vorhandenen Alternativen kein Argument für den Neubau des VLP.

Auch der Gedanke der Konkurrenz ist in diesem Fall nicht angebracht. Zunächst erfüllen die Flugplätze eine öffentliche Aufgabe, der der Gedanke der Konkurrenz fremd ist. Weiterhin sind 435 jährliche Flugbewegungen im Jahr 2025 nicht geeignet, den Gedanken der Konkurrenz aufkommen zu lassen. Da alle anderen Flugbewegungen auf dem bestehenden VLP Brandensteinebene fliegen können, müsste dieser eine Flugzeugtyp durch sein Bewegungsaufkommen in der Lage sein die zusätzlichen Betriebskosten des Neubaus zu finanzieren.

#### **1.4. Fehlerhafte Luftverkehrsprognose**

Die Luftverkehrsprognose ist fehlerhaft.

Immer wieder wird, unter anderem beim Bedarf der Pistenlängen, auf den gewerblichen Verkehr und die dort geltenden Sicherheitsbestimmungen, Bezug genommen.

Der Prognosegutachter klärt dies. Er macht deutlich, dass der Verkehrslandeplatz nur für Privatflugverkehr und Geschäftsflugverkehr geplant wird. Aus den Unterlagen war zu entnehmen, dass der Geschäftsreiseverkehr nur 10 Prozent des gesamten Bewegungsaufkommens ausmachen soll. Laut Tabelle 28 der Prognose weisen die für die Dimensionierung des Flugplatzes relevanten Flugzeuge (Cessna Citation) im Planfall 2025 nur 435 jährliche Flugbewegungen (also alle zwei Tage ein Flugzeug) oder drei Prozent des gesamten Bewegungsaufkommens auf. Alleine für diesen Flugzeugtyp wird die Instrumentierung gefordert. Dabei wird behauptet, dass im Ergebnis die Existenz der Industrieregion Coburg darauf angewiesen ist, dass alle zwei Tage ein Geschäftsreiseflugzeug in 10 km Entfernung vom Stadtzentrum landen kann und nicht in einer Entfernung von 56 km auf dem Flugplatz Bamberg.

Die Luxusangebote der Tür-zu-Tür-Flüge würden wegen zunehmender Kundenorientierung an Bedeutung gewinnen. Gleichzeitig jedoch müssten die Firmen sparen und würden deshalb zunehmend Low-Cost-Carrier Angebote für ihre Geschäftsreisen nutzen. Dies führe schließlich zu einer Reduzierung des Geschäftsflugverkehrs der Allgemeinen Luftfahrt. Bezogen auf Coburg drängt sich geradezu der Flughafen Nürnberg in nur 106 km Entfernung und eine Anreisezeit von 68 Minuten für die Marktbefriedigung an.

Business-Jets werden zunehmend als zeitkritische „Notfall“-Güterverkehre deklariert. Medizinische Flüge können bis 2015 rapide an Bedeutung gewinnen. Außerdem wird der Geschäftsreiseverkehr zunehmend genutzt werden, um periphere Regionen besser zu erschließen. Da der Neubau des VLP nicht für den Privatflugverkehr notwendig ist, wäre es gut gewesen die Prognose auf die Ursache, den Geschäftsreiseverkehr zu begrenzen und zu prüfen, ob es für dieses kleine Verkehrssegment keine sich aufdrängenden Alternativen gegeben hätte.

Relevante Trends im Geschäftsflugverkehr für den Standort Coburg. Nationale und internationale Langstreckenflüge entwickeln sich dynamischer als Kurzstreckenflüge. An- und Abreise internationaler Partner nehmen zu. Die Entfernung über 2500 km mit Jets bis zu 10 t oder mehr MTOW entspricht einer Mittelstrecke und keiner Langstrecke. Im Luftverkehr beginnt der Langstreckenverkehr erst oberhalb von 3500 km. Für Geschäftsreisende aus Übersee, die von den Drehkreuzen nach Coburg wollen,

wird kein neuer Flughafen benötigt. Die Prognosegutachter unterstellen, dass es kurz- bis mittelfristig (also im Prognosezeitraum) keine wesentlichen Änderungen der in Coburg stationierten Flugzeuge geben wird. Business-Jets können zunehmend für „zeitkritische Notfall-Güterverkehre“ genutzt werden und an Bedeutung gewinnen, so wie bereits heute zeitkritische Ersatzteile transportiert werden. Leider findet im gesamten Planfeststellungsantrag, auch in der Prognose, keine Konkretisierung dieser „Geschäftsideen“ statt.

Die in der Luftverkehrsprognose in Tab. 1 aufgezeigten relevanten Trends im Geschäftsflugverkehr für den Standort Coburg haben offenkundig für die Begründung eines Bedarfs keinerlei Bedeutung. Vielmehr wird durchweg davon gesprochen, dass künftig unter bestimmten Voraussetzungen entsprechender Bedarf entstehen kann. Dass ein solcher bereits aktuell bestünde oder jedenfalls hinreichend konkret absehbar wäre, ist nicht erkennbar und wird auch nicht behauptet.

In der Prognose werden Annahmen getroffen (z. B. über steigende Transportweiten), die sich im PFA nicht niederschlagen. Das Bemessungsflugzeug Cessna Citation 2+ hat, bei MTOW am Standort Neida, eine maximale Reichweite von 800 nm (1482 km) und benötigt dafür, laut Herstellerangaben, eine Startbahnlänge von 1163 m.

Der Gutachter kommt zum Ergebnis, dass mit der gegenwärtigen Infrastruktur und den vorhandenen Zulassungsbedingungen der erweiterte Markt für Geschäftsflüge zwischen 5,7 und 14 t, nicht abgedeckt werden könne. Wie der Prognosegutachter zu dieser Überzeugung kommt, wird dem Leser nicht mitgeteilt. Außerdem wird nur eine Genehmigung bis 5,7 t und mit PPR bis 10 t beantragt.

Auch die Annahme über einen zunehmenden Ausbau der Flugzeugflotten in Europa wird lediglich behauptet, Belege für diese Behauptung erbringt der Gutachter nicht. Für die genannte Cessna Citation 4JC mit 7,7 t MTOW wird keine Genehmigung beantragt. Außerdem benötigt dieses Flugzeug am Standort Neida nur eine Pistenlänge von 1070 m.

Basisjahr der Prognose ist das Jahr 2009. Die Prognose wurde erstellt im Jahr 2014. Begründet wird dies damit, dass die sozioökonomischen Daten nur bis 2009 verfügbar waren. Hier wäre anzumerken, dass dann zumindest Sensitivitäten hätten untersucht werden müssen. Dass die Verkehrszahlen der Jahre 2012 und 2013 nicht in die Prognose wegen der seitdem bestehenden Restriktionen am Standort Brandensteinebene eingeflossen sind, führt im Ergebnis dazu, dass statt einer regionalen Prognose offensichtlich eine standortspezifische Prognose erstellt wurde. Im Bayrischen Landesentwicklungsprogramm wird aber nur der Luftverkehrsanschluss der Regionen für die allgemeine Luftfahrt sowie ein bedarfsgerechter Ausbau des Bestandes und nicht ein Neubau gefordert. Die Region 4 Oberfranken West, bestehend aus den Kreisfreien Städten Bamberg und Coburg und den Landkreisen Bamberg, Coburg, Forchheim und Kronach wird bereits über die bestehenden VLP-Bamberg und Coburg aber auch über die VLP in den Nachbarregionen Oberfranken Ost, Mittelfranken und Region Main-Rhön erschlossen.

Zudem wird die Annahme in der Luftverkehrsprognose, der Rückgang der Bewegungszahlen in den Jahren 2012 und 2013 sei allein auf die bestehenden Restriktionen am vorhandenen Verkehrslandeplatz zurückzuführen, nicht näher belegt. Sie ist, ausgehend von den Verkehrszahlen auch in keiner Form plausibel:

Seit 2001 wird in Coburg nach IFR Regeln geflogen. Im gesamten Jahr 2011 und bis Juli 2012 ruhte der IFR Flugbetrieb. Ausgerechnet in dieser Zeit schnellte aber die Zahl der gewerblichen und nichtgewerblichen (Werksverkehr) Flüge in die Höhe. So wurden gewerbliche Flüge mit Maschinen bis 2t in 2011 mit 430, in 2012 mit 592 und in 2013 mit 327 Bewegungen gezählt. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den Maschinen von 2-5,7t (2011: 5, 2012: 7, 2013: 6), während im Bezugsjahr 2009 nur 1 Start mit 2- 5,7t gewerblich verzeichnet wurde, ebenso in 2010.

Ohne IFR Betrieb starteten im Jahr 2011 genauso viele Flugzeuge in der Klasse über 5,7t wie im Jahr 2010 mit IFR. 2012 war ab Juli wieder IFR Betrieb zugelassen. Dennoch sank die Zahl in dieser Gewichtsklasse auf 8 Starts und in 2013 auf 5. Der Werkflugverkehr erreichte im Jahr 2011 mit 790 den höchsten Wert überhaupt. 2012 mit einem halben Jahr IFR Betrieb sank er auf 719 Starts.

Damit ist klar, dass erstens das Prognosejahr 2009 kaum repräsentativ sein dürfte und zweitens nicht ersichtlich ist, dass die Zahlen von 2012 und 2013 wegen fehlenden IFR-Betriebs nicht realistisch wären.

Zwischen 4 und 8 % des gesamten Bewegungsaufkommens wurden von 1999 bis 2009 durch Geschäftsreiseverkehr und Werkverkehr (Flächenflugzeuge und Drehflügler) verursacht. Von 2009 bis 2011 kam es zu einer Verdoppelung dieser Flugbewegungen. Dabei hat der Auslandsverkehr zunehmend an Bedeutung gewonnen. Angeflogen wurden Destinationen (Ostrava, Coventry, Zürich, Breslau, Salzburg, Turin, Paris) mit einer maximalen Flugentfernung von 800 km und einer durchschnittlichen Flugentfernung von 540 km. Wird die im Verkehrsgutachten, unterstellte durchschnittliche Zuladung (2 Passagiere) angenommen, benötigte die Cessna Citation am VLP Coburg Brandensteinsebene eine Startstrecke von 818 m und am VLP Neida nur 772 m.

Es wird nicht für erforderlich erachtet, die anderen Flugzeugklassen in die Bewertung einzubeziehen. Dieser Teil der GA benötigt keinen neuen Standort. Der neue Standort bietet für diese anderen Flugzeugbetreiber eher erhebliche Nachteile, weil die Kosten des Flugbetriebs deutlich steigen werden.

Es erscheint überzogen, wenn für 2 Prozent des Bewegungsaufkommens mit der Flugzeuggruppe S5.1 mehr als 70 Mio. Euro für den Neubau des VLP ausgegeben werden, wird doch der Verkehrsbedarf dieser Flugzeuggruppe in einem Umkreis von 60 km Luftlinie durch 3 Verkehrslandeplätze (Bayreuth 65 Min.; Hof 80 Min. und 55 Min.) und bis zu einer Stunde Fahrtzeit auch durch die Verkehrsflughäfen Nürnberg (70 Min.) und Erfurt (70 Min.) gedeckt.

Im Übrigen ist die Fa. Brose der einzige Besitzer eines Jets. Brose besitzt eine eigene Fluggesellschaft, die Brose Flugservice GmbH. Bis zur Gründung der ARGE Verkehrslandeplatz im Februar 2006, war M. Stoschek Geschäftsführer. Pünktlich zur Gründung übergab er die Geschäftsführertätigkeit an seinen Firmenpiloten Vohl. Es steht daher zu befürchten, dass unter dem Deckmantel der „Bestandssicherung“ ein Flughafen für Charterflugverkehr projektiert wird.

Die vorgenommene Wettbewerbsanalyse für den Luftverkehrsstandort Coburg wird durch die Gutachter selbst begrenzt auf den Geschäftsreisverkehr und den Werkverkehr, der aber hat am VLP Coburg einen maximalen Anteil von 10 Prozent. Geradezu leichtfertig ist es, wenn dann noch eine Konkurrenzsituation zwischen den Verkehrslandeplätzen konstruiert wird. Im LEP wird ausdrücklich festgehalten, dass die Versorgung der Region mit einem Angebot von Luftverkehrsdienstleistungen zu besorgen ist, und führt nicht aus, dass die Konkurrenzsituation zwischen den Flughäfen dazu zwingt, einzelne Standorte in einer Region bedarfsgerecht auszubauen. Es ist geradezu abenteuerlich bei derartigen Landeplätzen oder Flugplätzen, die vorwiegend dem Freizeitsport dienen, eine Konkurrenzsituation beschreiben zu wollen. Im Freizeitsport werden die Infrastruktur- und Betriebskosten minimiert. Die beantragte Neuanlage des VLP mit Zaunstraße, Einzäunung und hohen Investitionskosten wird etwa 5 Mio. Euro jährliche Betriebskosten erzeugen.

Was dann über Anreisewege oder Shuttleflüge zum Flughafen Nürnberg ausgeführt wird, entbehrt nicht einer gewissen Ironie. Stets wird ein Flugplatz, auf dem nur Nicht-Präzisionsanflugverfahren möglich sind, deutliche Nachteile bei der Anfliegbarkeit gegenüber dem Flughafen Nürnberg haben, bei dem nach Präzisionsanflugverfahren praktisch keine betrieblichen Beschränkungen zu erwarten sind. Trotzdem wird in der Prognose die Bedeutung der permanenten Anfliegbarkeit hervorgehoben.

Absurd wird es, wenn die Diskussion über die konkurrierenden Flugplätze beginnt. Damit wird nämlich deutlich, dass es der Region nicht an Angeboten für dieses Verkehrsegment mangelt, das Ziel des LEP also erfüllt ist, sondern ausschließlich lokale Überlegungen den Ausschlag geben. Es ist absurd, Flughäfen, die aufgrund ihres Bewegungsaufkommens immer defizitär betrieben werden, in eine künstliche Konkurrenzsituation zu manövrieren. Wenn der Luftverkehr, auch die Allgemeine Luftfahrt, der öffentlichen Daseinsvorsorge dient, womit die dafür notwendige Infrastruktur eine öffentliche Aufgabe wäre, käme es auf die Konkurrenzsituation nicht an (wer kann sich schon eine Konkurrenzsituation im ÖPNV vorstellen). Es kommt ausschließlich auf die Erschließung des Raumes und dessen Erschließungsqualität an. Der Raum ist im ausreichenden Maße erschlossen, die Erschließungsqualität entspricht den Zielen des Landesentwicklungsprogramms. Der Prognosegutachter be-

trachtet nämlich unzulässiger Weise nicht die Region Oberfranken-West, sondern nur den nördlichen Teil dieser Region.

Dass der Raum ausreichend mit VLP, auf denen IFR-Verfahren, Asphaltpisten und Startgewichte den Anforderungen an den neuen VLP Neida genügen, belegt der Prognosegutachter eindrucksvoll in Tabelle 6 seines Gutachtens. Den Flughafen Nürnberg als Konkurrenzflughafen zu betrachten geht auch am Thema vorbei. Während die Verkehrslandeplätze ausschließlich nur Verkehr der Allgemeinen Luftfahrt abfertigen, fertigen die Flughäfen Nürnberg, Erfurt und Hof überwiegend gewerblichen Verkehr mit den wichtigen Verkehrssegmenten des LCC ab, wie der Prognosegutachter an anderer Stelle auch anmerkt.

Die Analysen der Verkehrsentwicklung zeigen einen volatilen Verlauf, aus dem kaum eine brauchbare Trendentwicklung der nächsten Jahre abgelesen werden kann. Auch die Neuanschaffung von Flugzeugen ist kein Nachweis eines wachsenden Marktes. Andere Entwicklungen in Übersee sind alleine damit begründet, dass wegen fehlender Verkehrsinfrastruktur der Luftverkehr den höchsten Raumwirkungsgrad aufweist und in der Lage ist, über wenige Flughafenstandorte den Gesamttraum zu erschließen. Dies ergibt sich aus seiner Netzbildungsfähigkeit, seiner Flexibilität und der Fähigkeit, große Distanzen in kürzester Zeit zu überwinden. Eine vergleichbare Situation ist in Deutschland, mit einem dichten Netz an internationalen Flughäfen und fast 40 Verkehrslandeplätzen, nicht gegeben. Hier bedarf es nicht mehr des Neubaus.

Auch die nun folgenden Strukturdaten vermögen keinen Nachweis für den Bedarf eines Neubaus des VLP Coburg zu erbringen. Es erscheint müßig sich nach den vorstehenden Ausführungen mit den Prognoseergebnissen zu beschäftigen. Müßig auch deshalb, weil für 97 Prozent des prognostizierten Flugbewegungsaufkommens der Neubau der VLP eher Nachteile denn Vorteile mit sich bringen wird. Alleine der laufende Flugbetrieb für den Flugsport wird sich durch den Neubau derart verteuern, dass die Gefahr besteht, die Jugendarbeit zu reduzieren oder gar ganz einzustellen.

Der VLP Coburg Brandensteinsebene muss nicht richtlinienkonform ausgebaut werden, er wurde richtlinienkonform am 03.07.2012 genehmigt. Hierdurch ist festge-

stellt, dass der VLP BE die gesetzlichen Vorgaben für einen Flugplatz Code 1 erfüllt. Unter Hinzurechnung der Vorlaufstrecke steht insgesamt eine Startstrecke von 750 m zur Verfügung, sodass auch das Flugzeug Cessna Citation mit einem Startgewicht von 79% mit einer Außenstartgenehmigung starten könnte. Wenn an einem Flugplatz mit einem Flugzeugtyp nicht dem vollen MTOW geflogen werden kann, ist dies eine täglich vorkommende Praxis auf vielen Verkehrslandeplätzen und kein Grund, einen neuen VLP zu bauen.

Die in den Unterlagen weiterhin angeführte Befristung betrifft **ausschließlich** die Befuerung, für die aber ohne weiteres - wie an anderen VLP auch - eine unbefristete Ausnahmegenehmigung erteilt werden könnte - sofern sie jemand beantragen würde. Angesichts der oben dargestellten geringen Anzahl an Tagen, an denen kein VFR-Betrieb möglich ist, ist bereits in Abrede zu stellen, dass am VLP BE ein IFR-Betrieb überhaupt erforderlich ist. Vielmehr kann auch die Cessna - wie andere Flugzeuge der Klasse S 5.1 auch - bei entsprechenden Sichtbedingungen des VFR-Verkehrs am VLP verkehren. Hierdurch ergeben sich auch keinerlei Bedenken oder Nachteile bei der Sicherheit, wie nicht zuletzt die entsprechenden Äußerungen der Bundesregierung auf parlamentarische Anfragen zur Sicherheit des VLP BE zeigen. Auch ist der IFR-Betrieb keine Bedingung für die wirtschaftliche und erfolgreiche Abwicklung auch umfangreichen Flugbetriebs, wie z.B. der Flugplatz Egelsbach zeigt. Dieser verfügt über eine Bahn und ausschließlich VFR-Betrieb und bewältigt hiermit ein jährliches Aufkommen von etwa 80.000 Bewegungen. An den wenigen Tagen, an denen sich wetterbedingt Einschränkungen am VLP BE ergeben, ist die Verlagerung an einen Ausweichflugplatz ohne weiteres möglich und zumutbar.

Zweifelsfrei besteht auch kein Bedarf für die konkrete **Dimensionierung** des Vorhabens. Die zur Planfeststellung beantragte Konfiguration der befestigten Flugbetriebsflächen am VLP Meeder-Neida hat eine Jahreskapazität von etwa 150.000 Fbw, ohne den geplanten parallelen Rollweg von etwa 60.000 Bewegungen. Laut Prognose sollen darauf im Jahr 2025 aber nur 1759 Fbw oder, unter Berücksichtigung der Sportfliegerei 11.096 Fbw/a stattfinden. Dies entspricht einer maximalen Auslastung von 7%. Faktisch soll der Neubau aber nur mit 435 jährlichen Flugbewegungen des Bemessungsflugzeugs Cessna CJ2+ begründet werden. Dies entspricht einer Auslastung 0,03 %. Es ist offenkundig, dass hier die in der verwaltungsgerichtlichen

Rechtsprechung untersagte sprichwörtliche „Vorratsgenehmigung“ das Ziel der Bemühungen darstellt.

Nach alledem ist evident, dass ein Bedarf nicht besteht, der einen Neubau rechtfertigen könnte. Vielmehr handelt es sich bei der vorliegenden Planung um einen offenkundigen planerischen Missgriff, der mit den Zielen des LuftVG nicht gerechtfertigt werden kann.

Soweit im Antrag so getan wird, als ob „supply chains“, also Lieferketten zusammenbrechen, wenn keine Flüge stattfinden, wird bereits nicht plausibel behauptet. Die Antragsunterlagen beschäftigen sich vielmehr nur mit Managerflügen. Dass auch Fracht in irgendeinem Umfang transportiert werden soll oder Lieferketten auf eine Nutzung eines neuen VLP angewiesen wären, lässt sich den Unterlagen nicht entnehmen. Auch der zeitgeplagte Manager muss aber nicht von Coburg fliegen, sondern auch diesem ist ohne Weiteres eine Anreisezeit von einer Stunde zumutbar. Welchen Zweck die Analyse des erweiterten Marktes und das Gerede von einer Zunahme der Geschäftsflüge mit Flugzeugen über 5,7 t haben soll, erschließt sich nicht. Für entsprechende Flugzeuggrößen wurde weder ein Antrag gestellt noch eine Betriebspflicht verlangt.

### **1.5. Kein Bedarf für einen neuen VLP zur „Bestandssicherung“**

Die Begründung für einen Neubau kann schließlich auch nicht darin gesucht werden, dass ein neuer VLP der Bestandssicherung dienen soll.

In der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung auf Seite 5 heißt es:

*„Der vorgesehene Neubau des VLP Coburg am Standort Meeder-Neida mit einer im Vergleich zum bisherigen Standort des VLP CO-BE verlängerten Start- und Landebahn dient der Bestandssicherung.“*

Dies verkennt völlig den Begriff der Bestandssicherung. Bestand meint nicht den Bestand der luftverkehrsmäßigen Anbindungsmöglichkeit losgelöst von einem VLP

oder gar deren Verbesserung, sondern betrifft den konkreten Standort in seiner derzeitigen Situation.

Das LEP 2013 vermerkt insoweit unter Punkt 4.1.1 (Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur) als Ziel der Landesplanung:

*„Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.“*

Aus dieser Aussage wird sehr deutlich, dass das LEP als Bestand das tatsächlich Vorhandene meint, während es Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen als Ergänzung ansieht. Das LEP 2013 beschreibt insoweit bezogen auf den Luftverkehr als Grundsatz unter 4.5.5:

*„Die regionalen Luftverkehrsanschlüsse für die Allgemeine Luftfahrt sollen in ihrem Bestand gesichert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.“*

Das meint ganz eindeutig die **bestehenden Flugplätze**, da die Sicherung des Bestands neben dem bedarfsgerechten Ausbau genannt wird. Die Antragstellerin strebt mit einem Neubau eben gerade keine Sicherung des Bestands an, sondern hat das zum Ziel, was im LEP mit bedarfsgerechtem Ausbau umschrieben ist.

Abgesehen davon ist evident, dass der Bestand von 97% des Flugbetriebs am VLP BE ohne Probleme abgewickelt werden kann. Von einer Gefährdung des Bestands kann deshalb keine Rede sein. Dass einzelne Elemente an einem VLP nicht bedient werden können, begründet keine Gefahr für den Bestand der Infrastruktur selbst.

Zur Tonnage (S. 13) wurde immer behauptet, es ginge um den Erhalt des Status quo, den man auf der Brandensteinebene hatte, d.h. vor allem Erhalt des Werkverkehrs bis 5,7t. Beantragt werden aber nun bis 10t (MTOM). Damit können auch noch größere Maschinen, über 10 t genutzt werden.

Zusammenfassend ist damit festzustellen, dass der geltend gemachte Bedarf für den Werksflugverkehr unproblematisch - ebenso wie die weiteren 97% der Verkehre - an der BE abgewickelt werden kann. Soweit ein Bedarf in Höhe von 3% der Bewegungen für Geschäftsreiseverkehr geltend gemacht wird, sind keine Gründe erkenn-

bar, warum diese Verkehre nicht über die umliegenden luftrechtlichen Infrastrukturen abgewickelt werden können. Die hiermit verbundenen Fahrtzeiten über Land liegen zwischen 30 und 70 Minuten und sind damit ohne weiteres zumutbar.

## **1.6. Zwischenergebnis**

Unter dem Gesichtspunkt des Bedarfs ist eine Planrechtfertigung für das Vorhaben damit auszuschließen.

## **2. Fehlende Finanzierbarkeit**

Das Vorhaben ist auch wegen dem fehlenden Kostenplan (2.1) und der nicht bereit gestellten Finanzierung (2.2) nicht zulassungsfähig.

### **2.1 Fehlender Kostenplan**

Den Planfeststellungsunterlagen ist kein Kostenplan zu entnehmen.

Der Bau des VLP soll 30 Mio Euro kosten. Wie sich dieser – bereits vor dem ROV verkündeter Betrag – zusammensetzt, ist unbekannt.

Kostenschätzungen bedarf es u.a. für:

- Kosten für Erdmassenbewegungen
- Kosten für die Anlage der Bahn sowie der Hochbauten
- Kosten für den Landerwerb
- Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, einschließlich der dauerhaften Pflege
- Kosten für den Rückbau der Brandsteinsebene
- Kosten für den Betrieb

Ein Gesamtbetrag von 30 Mio Euro ist keine seriöse Kalkulation.

Der Bau des VLP ist mit einer großflächigen Geländemodellierung verbunden, die über eine Zeit von zwei Jahren Unmengen an Erdbewegungen durch Lkw-Fahrten mit sich bringen. Welche Kosten allein wegen dieser Erdmassenbewegungen entstehen, wird aus den Planfeststellungsunterlagen nicht ersichtlich. Nach der folgend aufgeführten Schätzung werden die Erdmassenbewegungen bereits mehrere Millionen Euro betragen, die eine Gesamtsumme für den gesamten Ausbau als nicht plausibel erscheinen lassen.

**Erdbau:**

Summe Oberbodenbewegungen:	59.000 m <sup>2</sup>
Summe Bodenbewegungen (Aushub):	1.685.000 m <sup>2</sup>
Summe Gesamt:	2.275.000 m <sup>2</sup>
Davon Abfahrt aus dem Baugebiet:	16.0000 m <sup>2</sup> Oberboden
Wohin? - wohl über Gemeindestraßen	ca. 9.400 Fahren à 40 to.
Gesamtkosten hierfür grob geschätzt:	ca. 10.000.000 Mio. €

Zusatzkosten bei Schlechtwetter durch Kalkungsmaßnahmen des Bodens nach Aufwand.

**Materialanfahrt:**

Anfahrt in das Baufeld (Schotter, Asphalt ):	85.000 m <sup>2</sup>
entspricht	ca. 7.000 Fahren à 40 to.
Kosten hierfür grob geschätzt:	ca. 1.000.000 Mio. €

**Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben eine Übersicht über die zu erwartenden Baukosten vorzulegen.**

Es kann daher beispielsweise nicht beurteilt werden, ob die erforderlichen Hochbaumaßnahmen, die erforderliche Anpassung bzw. Verlegung von landwirtschaftlichen Dränsystemen oder die aufgrund der zu erwartenden Setzungen Schäden an Gebäuden erforderliche Entschädigung der Betroffenen in die Bemessung der Gesamtkosten mit eingeflossen sind. Gleiches gilt für die Kosten des Grunderwerbs.

Den Antragsunterlagen ist ebenso nicht zu entnehmen, ob Entschädigungen für negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Jagdausübung (eine immense Fläche, auf der bisher die Ausübung der Jagd möglich war, geht für immer verloren) in den 30 Mio. € enthalten sind. Weiterhin ist nicht bekannt, ob die Kosten, die der Antragstellerin im Falle der Feststellung des Planes für der Sicherung des Bodendenkmals im Baubereich auferlegt werden müssen und welche eine erhebliche Verzögerung beim Bau erwarten lassen, in der angegebenen Baukostensumme enthalten sind. Ob die Kosten für Untersuchungen und den Rückbau der ebenfalls im Baugebiet befindlichen ehemaligen Hausmülldeponie (Altlastenverdachtsfläche) und die notwendig werdende Entsorgung der auszubauenden Stoffe in den 30 Mio. € enthalten sind, ist ebenfalls nicht ersichtlich. Nicht zuletzt ist unbekannt, ob die Antragstellerin die Kosten, die auf Grund von Auflagen im Planfeststellungsbeschluss auf sie zukommen werden, eingerechnet hat.

Einem vom BN konsultierten, erfahrenen Gutachter (mehr als 25 Genehmigungsverfahren für Flughäfen weltweit – 19 davon in Deutschland) sind die äußerst geringen Baukosten sofort als unplausibel aufgefallen. Anhand der in über drei Jahrzehnten gewonnen Datensammlung aus den vielen Flughafenprojekten erfolgte ein Kostenüberschlag. Das Ergebnis für den VLP Neida sind ca. 72 Mio. Euro Bau- und Planungskosten. Wird unterstellt, dass die öffentlichen Gelder 22 Mio. Euro als Zuschüsse betrachtet werden, müssten die privaten Anteilseigner Baukosten von 50 Mio. Euro aufbringen. Die Baukosten werden in den ersten zehn Betriebsjahren die Betriebskosten dominieren. Es muss von jährlichen Betriebskosten von etwa 5 bis 6 Mio. Euro ausgegangen werden. Diesen Betriebskosten stehen Einnahmen in der Größenordnung von maximal 500.000 Euro gegenüber.

Nur anhand einer plausiblen Kostenaufstellung und der Angabe einer seriösen Bau- summe, kann geprüft werden, ob die Finanzierung gesichert ist. Da bereits derzeit die Finanzierung i.H.v. 30 Mio Euro nicht als gesichert bewertet werden kann, wäre bei einer entsprechenden Erhöhung der Baukosten selbst dann, wenn es entsprechende Zusicherungen der Investoren geben würde, kein die Planrechtfertigung begründende Finanzierungssicherheit gegeben.

## **2.2 Fehlende Finanzierbarkeit**

Der BUND Naturschutz macht die fehlende Planrechtfertigung für das Vorhaben geltend, weil aus dem Planfeststellungsantrag hervorgeht, dass die Finanzierung nicht gesichert ist. Voraussetzung für die Sicherstellung der Finanzierung ist das Bereitstellen der finanziellen Mittel.

### **2.2.1 Antragstellung unzureichend**

Absichtserklärungen – wie der Antragsteller solche zu den Planfeststellungsunterlagen gereicht hat – reichen nicht aus (Bl. 0037 der Antragsunterlagen). Diese Absichtserklärung ist unverbindlich, da nur die Firmen per Unterschrift untereinander darlegen, etwas bezahlen zu wollen; der (mögliche) Zahlungsempfänger hat nichts in der Hand, weil er nicht an einer vertraglichen Vereinbarung beteiligt ist. Er hat insoweit keinen gesicherten Rechtsanspruch auf die benötigten Gelder. Sollten die Firmen ihre Absicht ändern, so kann der Betreiber auf diese Entscheidung keinen Einfluss nehmen, da er vertraglich nicht an der Finanzierung beteiligt ist. Er hat als Zahlungsempfänger keinen gesicherten Rechtsanspruch.

In dem Antrag wird ausgeführt, dass der Freistaat Bayern das Projekt mit einem Anteil von 50% bis maximal zu einer Höhe von 15 Mio € fördern will.

**Es wird beantragt, den förmlichen Bescheid über die Förderung durch den Freistaat Bayern zu den Behördenakten hinzuzuziehen und dem BUND Naturschutz durch Zusendung einer Kopie Einsicht in diese Unterlage zu gewähren.**

Auch die Finanzierungsabsichten des Landkreises Coburg und der Stadt Coburg sind auf die Zulässigkeit staatlicher Beihilfen hin zu überprüfen. Weiterhin ist zu bezweifeln, dass die Stadt Coburg und auch der Landkreis Coburg angesichts deren jeweiliger Haushaltslage die erforderliche kommunalaufsichtliche Genehmigung erhalten werden, sich an der Finanzierung zu beteiligen.

Sollte es entweder keine verbindliche Zusicherung über die Finanzierung seitens der staatlichen Institutionen geben oder eine solche eine unzulässige staatliche Beihilfe

darstellen, würde die Hälfte des Finanzierungskonzepts entfallen und damit auch die Finanzierung an sich. Der Planfeststellungsantrag wäre abzulehnen.

Die dem Planfeststellungsantrag beigefügten Absichtserklärungen der privaten Firmen reichen nicht aus, um die Planrechtfertigung begründen zu können. Die Finanzierung kann nur dann als gesichert bewertet werden, wenn die finanziellen Mittel „bereitgestellt“ worden sind (vgl. hierzu: VGH Kassel, U. v. 17.06.2008, 11 C 1975/07.T, Rn 55). Dieser Nachweis fehlt.

In den Antragsunterlagen wird angekündigt, dass im ersten Quartal – also bis Ende März – eine Finanzierungsvereinbarung der Gesellschafter vorliegen soll und zu den Antragsunterlagen gereicht werden soll.

**Es wird beantragt, die Finanzierungsvereinbarung der Öffentlichkeit, insbesondere dem BUND Naturschutz durch Übermittlung bzw. Einstellung ins Internet gem. § 9 Abs. 1b Satz 2 UVPG zugänglich zu machen.**

Sollten der Finanzierungsvereinbarung konkrete zu zahlende Beträge zugrunde liegen, ist insbesondere zu prüfen, was für den Fall geregelt ist, dass sich die Baukosten – wie zu befürchten ist, wesentlich erhöhen.

### **2.2.2 Anforderungen der Rechtsprechung**

In der Rechtsprechung ist geklärt, dass einem Vorhaben, dessen Realisierung aus finanziellen Gründen ausgeschlossen ist, die Planrechtfertigung fehlt (ständige Rechtsprechung des BVerwG, Beschluss vom 15. Januar 2008 - 9 B 7.07 -, juris, Rdnr. 24; Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1073.04 - juris, Rdnr. 200 und Urteil vom 20. Mai 1999 - 4 A 12.98 - juris, Rdnr. 44).

Die Planung eines Vorhabens, dessen Finanzierung ausgeschlossen ist, ist nicht vernünftigerweise geboten (BVerwG, Urteil vom 20. Mai 1999, a.a.O.).

Das bedeutet jedoch nicht, dass die Art der Finanzierung Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist. Die Planfeststellungsbehörden haben lediglich vo-

rausschauend zu beurteilen, ob dem Vorhaben unüberwindliche finanzielle Schranken entgegenstehen. Stehen jedoch die notwendigen Mittel schon bereit, so ist nicht weitergehend von der Planfeststellungsbehörde zu hinterfragen, ob die zugrundeliegende Finanzierung mit irgendeiner Rechtsvorschrift unvereinbar sein könnte (vgl. BVerwG, Beschluss vom 15. Januar 2008, a.a.O.).

Die Gerichte verlangen eine Bereitstellung von Geldern in der Größenordnung der voraussichtlichen Baukosten.

*„Gemessen an diesen Maßstäben wirft die Finanzierung keine Zweifel an der Planrechtfertigung für das Vorhaben auf. **Die Gesellschafter** der Beigeladenen **haben** für den Ausbau des Verkehrslandesplatzes Calden zu einem Regionalflughafen 151 Mio. Euro **bereitgestellt**. Dieser Betrag entspricht den Kostenschätzungen für die Verwirklichung des Vorhabens zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses und die Gesellschafter der Beigeladenen haben zudem zu erkennen gegeben, dass sie das Projekt nicht daran scheitern lassen wollen, dass - etwa für Grunderwerb und Entschädigungszahlungen an Grundeigentumsbetroffene - zusätzliche Beträge anfallen.“* (HessVGH, U. v. 17.06.2008, 11 C 1975/07.T, Rn 56)

Bislang ist nicht ersichtlich, dass Gelder für den Bau und Betrieb des geplanten VLP bereitgestellt wurden oder werden können.

### **2.2.3 Kommunale Beteiligung unzulässig**

Ausweislich des Stadtratsbeschlusses vom 25.9.2014 beteiligt sich die Stadt Coburg an den Gesamtbaukosten in Höhe von 5,5 Mio. €. Wie oben bereits ausgeführt wurde, ist davon auszugehen, dass die von der Antragstellerin angegebene Gesamtbaukosten zu niedrig angesetzt und somit zu erwarten ist, dass die bisher zugesagte Kostenübernahme in Höhe von 5,5 Mio. € nicht ausreichend ist, um das Gesamtbauvorhaben anteilig finanzieren. Auch in diesem Zusammenhang ist wiederum zu beachten, dass von Seiten des Freistaates Bayern eine maximale Kostenbeteiligung in Höhe von 15 Mio. € zugesagt wurden und somit zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht feststeht, wer den Rest der verbleibenden Gesamtsumme übernehmen wird.

Wie bereits dargelegt beabsichtigen die privaten Gesellschafter lediglich eine Kostenübernahme von insgesamt 8 Mio. €, so dass sehr wahrscheinlich ist, dass die Stadt Coburg bzw. der Landkreis Coburg für den überwiegenden Teil der Baukosten aufkommen muss und somit diese finanzielle Belastung zulasten der Bürger gehen wird.

Die Stadt Coburg hat seit Jahren Schwierigkeiten, einen ausgeglichenen Haushalt aufzustellen. Der Haushaltsplan der Stadt wurde in der Vergangenheit bereits von der Regierung von Oberfranken beanstandet. Presseberichten ist zu entnehmen, dass die Stadt sich gezwungen sieht, ihre Ausgaben drastisch zu kürzen. Gleichwohl will sie 5,5 Mio. Euro für den Bau eines neuen Verkehrslandeplatzes zur Verfügung stellen.

Da eine Verbesserung auf der Einnahmeseite nicht zu erwarten ist, ist damit zu rechnen, dass die Stadt Coburg ihre Leistungen für die Allgemeinheit (z. B. Förderung von Sport, Kultur und Sozialem) wesentlich reduziert und darüber hinaus auch ihre Pflichtaufgaben, wie z. B. den Unterhalt innerörtlicher Straßen, nicht mehr hinreichend erfüllen kann, wenn sie 5,5 Mio. Euro für einen Flugplatzbau aufbringen will. Auch die Gebühren für städtische Leistungen werden sich erhöhen. Zudem ist zu befürchten, dass die Stadt gezwungen sein wird, Grund- und Gewerbesteuer zu erhöhen, was einen Großteil ihrer Bürger und Unternehmen belasten wird. Dies alles trifft die Gesamtheit der Bürgerschaft, während der Bau eines neuen Verkehrslandeplatzes ganzen zwei in der Stadt Coburg ansässigen Unternehmen, die ebenfalls Teilhaber an der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH sind, dient, dazu zwei Unternehmen aus dem Landkreis Coburg, für die es überhaupt keine Zuständigkeit der kreisfreien Stadt Coburg gibt.

Laut einem Bericht der Neuen Presse Coburg vom 19.12.2014, das dem vorliegenden Schreiben beigelegt ist, fehlen der Stadt Coburg im Haushaltsplan für das Jahr 2015 insgesamt 10,5 Mio. €. Dabei ist die Beteiligung der Stadt am Bau des Verkehrslandeplatzes noch nicht berücksichtigt.

Gemäß **Art. 61 Abs. 1 Satz 1 BayGO** hat die Gemeinde ihre Haushaltswirtschaft so zu planen und zu führen, dass die stetige Erfüllung ihrer Aufgaben gesichert ist.

Nach Art. 61 Abs. 1 Satz 2 BayGO ist die Gemeinde verpflichtet, ihre dauernde Leistungsfähigkeit sicherzustellen und eine Überschuldung ist zu vermeiden.

Durch diese Regelung ist die Gemeinde angehalten, zur Sicherung ihrer stetigen Aufgabenerfüllung eine langfristige Vorschau der Planung und in den finanzpolitischen Entscheidungen zu berücksichtigen. Dabei ist vor allem sicherzustellen, dass die **gemeindlichen Pflichtaufgaben** dauernd erfüllt werden können. Ist die Erfüllung dieser Pflichtaufgaben nicht gewährleistet, muss der Aufwand für so genannte freiwillige Aufgaben entsprechend reduziert werden.

Dabei ist bezüglich des Baus und Betriebs eines Verkehrslandeplatzes zunächst festzuhalten, dass dies keine Aufgabe des übertragenen Wirkungskreises im Sinne des Art. 58 BayGO ist. Auch ist der Bau und Betrieb eines Verkehrslandeplatzes keinesfalls als Pflichtaufgabe der Stadt Coburg im Sinne des Art. 57 Abs. 1 Satz 2 bzw. Abs. 2 Satz 1 BayGO anzusehen. Der Bau und Betrieb eines Verkehrslandeplatzes ist vielmehr als eine freiwillige Leistung zu charakterisieren, die aber vom eigenen Wirkungskreis der Gemeinde nicht erfasst ist. Denn eine gemeindliche Aufgabe des eigenen Wirkungskreises und damit eine Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft liegt nur vor, wenn diese in der Gemeinde wurzelt oder auf sie einen spezifischen Bezug hat und als solche kraft Gesetzes den Gemeinden zur Erfüllung in ihrem Gemeindegebiet zugewiesen ist. Davon kann bei einem Verkehrslandeplatz, der vor allem einigen wenigen Unternehmen dienen soll, die zudem noch an der Projektgesellschaft beteiligt sind, nicht gesprochen werden.

Der Verkehrslandeplatz soll zudem außerhalb der Grenzen der kreisfreien Stadt Coburg, also auf dem Gebiet einer anderen, zum Landkreis Coburg gehörigen, Gemeinde errichtet werden und auch Firmen, die ihren Sitz nicht in der Stadt Coburg haben, dienen. Selbst wenn man Bau und Betrieb eines Verkehrslandeplatzes als öffentliche Aufgabe der Stadt Coburg ansehen würde, mangelt es doch bei dessen geplanter Errichtung auf dem Gebiet der Gemeinde Meeder an einer Zuständigkeit der Stadt Coburg nach Art. 6 Abs. 1 S. 1 GO, der den Wirkungskreis einer Gemeinde auf deren Gebiet beschränkt. Hinzu kommt, dass die Stadt Coburg mithilfe der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH in die Planungshoheit der Gemeinde Meeder, die bauplanungsrechtlich das betreffende Gebiet nicht als (Sonder-)

Baugebiet ausgewiesen hat und dort landwirtschaftliche Nutzung vorsieht, einzugreifen beabsichtigt. Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass von einer freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe der Stadt Coburg keinesfalls ausgegangen werden kann.

Gemäß **Art. 61 Abs. 2 Satz 1 BayGO** sind die Gemeinden weiterhin verpflichtet, die Haushaltswirtschaft sparsam und wirtschaftlich zu planen und zu führen und sollen nach Art. 61 Abs. 2 Satz 2 BayGO Aufgaben in geeigneten Fällen daraufhin untersuchen, ob und in welchem Umfang sie durch nichtkommunale Stellen, insbesondere durch private Dritte oder unter Heranziehung Dritter, mindestens ebenso gut erledigt werden können.

Die Grundsätze der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit beherrschen als oberste Grundsätze das gesamte öffentliche Haushaltsrecht und sind demnach in der gesamten Gemeindegewirtschaft und bei allen finanzwirksamen gemeindlichen Aktivitäten uneingeschränkt zu beachten. Zwar ist es den Gemeinden aufgrund ihrer verfassungsrechtlich garantierten Selbsterhaltungsgarantie statt, alle Aufgaben der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze eigenverantwortlich wahrzunehmen, vorliegend ist aber zu beachten, dass der Bau und die Errichtung eines Verkehrslandeplatzes keinesfalls als Aufgabe der örtlichen Gemeinschaft anzusehen ist, sondern überregionale Bedeutung hat. Insofern gilt für solche gemeindlichen Aktivitäten der Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit in besonders strengem Maße. Da der Stadt Coburg für den Haushaltsplan für das Jahr 2015 schon insgesamt 10,5 Millionen € fehlen und durch die durch den Stadtrat beschlossene Kostenübernahme in Höhe von 5,5 Millionen € ein weiteres Defizit zu erwarten ist, ist davon auszugehen, dass die Beteiligung an den Kosten für den Verkehrslandeplatzes gegen die Grundsätze der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit verstoßen.

Vor dem Hintergrund, dass der neue Verkehrslandeplatz vor allem für einige wenige (an der Projektgesellschaft beteiligte) Unternehmen errichtet werden soll und beispielsweise von Seiten der Hobbyflieger des Aero Clubs Coburg e. V., welcher Betreiber des bestehenden Verkehrslandeplatzes auf der Brandensteinsebene ist, der Bedarf eines Flugplatzneubaus als nicht notwendig angesehen wird, hätte die Stadt Coburg daraufhin arbeiten müssen, dass der neue Verkehrslandeplatz ausschließ-

lich von den Unternehmen finanziert wird, die von seiner Errichtung auch ausschließlich profitieren werden.

Außerdem sind die Gemeinden nach Art. 61 Abs. 3 Satz 1 BayGO verpflichtet, bei der Führung der Haushaltswirtschaft finanzielle Risiken zu minimieren. Dabei liegt gemäß Art. 61 Abs. 3 Satz 2 BayGO ein erhöhtes Risiko dann vor, wenn besondere Umstände, vor allem ein grobes Missverhältnis bei der Risikoverteilung zu Lasten der Gemeinde, die Gefahr eines erheblichen Vermögensschadens begründen.

Gegen die haushaltsrechtlichen Grundsätze nach Art. 61 Abs. 3 BayGO verstößt die Stadt Coburg durch die Beteiligung bzw. anteilige Übernahme der Kosten für die Errichtung des Verkehrsflughafens in eklatanter Weise. Zum einen ist bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt absehbar, dass für die Errichtung eines neuen Verkehrsflugplatzes offensichtlich kein Bedarf besteht und der wirtschaftliche Betrieb des Flugplatzes höchst zweifelhaft ist. Durch die Beteiligung der Gemeinde an der Projektgesellschaft zu 54,35 % ist zu erwarten, dass ein wesentlicher Teil des zu befürchtenden Betriebsdefizits von der Stadt Coburg getragen werden muss und damit eine dauerhafte Belastung des Haushalts verbunden ist. Hinzu kommt noch, dass neben dem zu erwartenden Defizit hinsichtlich des Betriebs des Verkehrslandeplatzes auch die zu erwartenden Baukosten erheblich höher sein werden, so dass die bisher beschlossene anteilige Kostenübernahme durch die Stadt Coburg in Höhe von 5,5 Millionen € nicht ausreichend sein werden, um das gesamte Projekt zu finanzieren. An dieser Stelle ist zudem wiederum darauf hinzuweisen, dass der Freistaat Bayern seine finanzielle Beteiligung auf 15 Millionen € maximal begrenzt hat und die privaten Gesellschafter lediglich ihre Absicht kund getan haben, insgesamt eine Summe von 8 Millionen € zu tragen. Insofern ist zu erwarten, dass der wesentliche Teil der bisher von der Antragstellerin nicht konkret dargelegten Gesamtkosten von der Stadt Coburg übernommen werden und somit die schon angespannte Haushaltslage sich weiterhin verschlechtern wird. Auf die Gefährdung der Erfüllung der gemeindlichen Pflichtaufgaben in diesem Zusammenhang ist wiederum hinzuweisen. Das finanzielle Risiko der Gemeinde durch die Beteiligung an der Projektgesellschaft bzw. durch die anteilige Kostenübernahme ist in Anbetracht der hohen Baukosten und des zu erwartenden nichtwirtschaftlichen Betriebs des Verkehrslandeplatzes immens und widerspricht daher dem haushaltsrechtlichen Grundsatz der Minimierung von finan-

ziellen Risiken in signifikanter Weise. Zudem liegt ein grobes Missverhältnis bei der Risikoverteilung zulasten der Gemeinde vor, da diese - wie erwähnt - der Gefahr eines erheblichen Vermögensschadens ausgesetzt ist, die eigentliche Nutzer des geplanten Verkehrslandeplatzes aber die privaten Unternehmen sind, und diese einen sehr geringen Anteil der entstehenden Kosten übernehmen müssen.

Nach Art. 92 Abs. 1 Nr. 1 GO sind gemeindliche Beteiligungen an Unternehmen in Privatrechtsform nur zulässig, wenn sichergestellt ist, dass das Unternehmen den öffentlichen Zweck gem. Art. 87 Abs. Nr. 1 GO erfüllt. Die Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH erfüllt den öffentlichen Zweck i. S. des Art. 87 Abs. 1 GO offenkundig nicht.

Zudem darf eine Gemeinde nach bei einer Beteiligung an einem Unternehmen gem. Art. 87 Abs. 3 S. 1 GO außerhalb des Gemeindegebiets nur tätig werden, wenn dafür die Voraussetzungen des Art. 87 Abs. 1 GO vorliegen und die berechtigten Interessen der betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften nach Art. 87 Abs. 2 BayBO, die gem. Art. 87 Abs. 3 S. 2 GO entsprechend berücksichtigt werden müssen, gewahrt sind. Die berechtigten Interessen der Gemeinde Meeder wurden aber im Rahmen der Beteiligung der Stadt Coburg an der Projektgesellschaft völlig ignoriert. Mit Gemeinderatsbeschluss hat die Gemeinde Meeder bekundet, dass sie einen Verkehrslandeplatz auf ihrem Gebiet ablehnt. Somit sind die berechtigten Interessen der Gemeinde Meeder, die in ihrer Planungshoheit verletzt ist, wenn gegen ihren Willen ein Verkehrslandeplatz unter maßgeblicher Beteiligung der Stadt Coburg auf ihrem Gebiet errichtet wird, nicht gewahrt.

Die Beteiligung des Landkreises Coburg widerspricht Vorschriften der Landkreisordnung (LKrO). Der Landkreis Coburg ist ausweislich der Gesellschafterliste mit Notarbescheinigung des Notars Dr. Müller, Coburg, vom 28.04.2014, URNr. 0133-M-2014, mit einem Geschäftsanteil i. H. v. 2.500,-- Euro Teilhaber an der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH. Laut Kreistagsbeschluss beteiligt sich der Landkreis Coburg mit einem Betrag von 1,5 Mio. Euro an den Kosten des Baus des Verkehrslandeplatzes.

Dem Landkreis Coburg gelingt es seit längerer Zeit nur unter Anstrengungen, einen ausgeglichenen Haushalt aufzustellen. Der Landkreis hat von der Regierung von Oberfranken die Auflage erhalten ein Haushaltskonsolidierungsprogramm, vor allem auch im Bereich der freiwilligen Leistungen zu erarbeiten. Trotzdem will der Landkreis sich am Bau eines neuen Verkehrslandeplatzes beteiligen, darüber hinaus auch anteilig die Kosten seines Unterhalts tragen.

Es ist damit zu rechnen, dass der Landkreis seine Leistungen für die Allgemeinheit (z. B. Förderung von Sport, Kultur und Sozialem) wesentlich reduziert und darüber hinaus auch seine Pflichtaufgaben, wie z. B. den Unterhalt der Kreisstraßen, nicht mehr hinreichend erfüllen kann, wenn er 1,5 Mio. Euro für einen Flugplatzbau aufbringen will. Da für die Zukunft eher Minder- als Mehreinnahmen zu erwarten sind, ist davon auszugehen, dass der Landkreis die Kreisumlage erhöhen muss. Das belastet dann die Gesamtheit der Landkreisgemeinden, auch die Gemeinden – und das sind die allermeisten -, in denen kein Unternehmen angesiedelt ist, das einen Bedarf an einem Verkehrslandeplatz nachweisen kann. Die Landkreisgemeinden werden gezwungen sein, die Grund- und Gewerbesteuerhebesätze anzuheben, um die erhöhte Kreisumlage aufbringen zu können. Darüber hinaus werden die Landkreisgemeinden noch mehr als bisher sparen und Leistungen für ihre Bürger und Unternehmen einschränken müssen. Wenn eine erhöhte Kreisumlage von den Gemeinden abzuführen ist, werden ihnen auch Mittel fehlen für die Erfüllung ihrer Pflichtaufgaben. Das alles belastet dann einen Großteil ihrer Bürger und Unternehmen. Betroffen sein von all dem wird die Gesamtheit der Kreisangehörigen, während der Bau eines neuen Verkehrslandeplatzes hauptsächlich zwei in der kreisfreien Stadt Coburg ansässigen Unternehmen, die ebenfalls Teilhaber an der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH sind, dient.

Gemäß **Art. 55 Abs. 1 Satz 1 LKrO** hat der Landkreis seine Haushaltswirtschaft so zu planen und zu führen, dass die stetige Erfüllung ihrer Aufgaben gesichert ist. Nach Art. 55 Abs. 1 Satz 2 LKrO ist die der Landkreis verpflichtet, seine dauernde Leistungsfähigkeit sicherzustellen und eine Überschuldung ist zu vermeiden.

Durch diese Regelung ist der Landkreis angehalten, zur Sicherung seiner stetigen Aufgabenerfüllung eine langfristige Vorschau der Planung und in den finanzpoliti-

schen Entscheidungen zu berücksichtigen. Dabei ist vor allem sicherzustellen, dass die **Pflichtaufgaben des Landkreises Art. 51 Abs. 2 Satz 1 LKrO** dauernd erfüllt werden können. Ist die Erfüllung dieser Pflichtaufgaben nicht gewährleistet, muss der Aufwand für so genannte freiwillige Aufgaben entsprechend reduziert werden. Der Bau und die Errichtung eines Verkehrslandeplatzes ist keinesfalls eine Pflichtaufgabe des Landkreises.

Gemäß **Art. 55 Abs. 2 Satz 1 LKrO** sind die Landkreise weiterhin verpflichtet, die Haushaltswirtschaft sparsam und wirtschaftlich zu planen und zu führen und sollen nach Art. 55 Abs. 2 Satz 2 LKrO Aufgaben in geeigneten Fällen daraufhin untersuchen, ob und in welchem Umfang sie durch nichtkommunale Stellen, insbesondere durch private Dritte oder unter Heranziehung Dritter, mindestens ebenso gut erledigt werden können.

Die Grundsätze der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit beherrschen als oberste Grundsätze das gesamte öffentliche Haushaltsrecht und sind demnach in der gesamten Haushaltswirtschaft des Landkreises und bei allen finanzwirksamen Aktivitäten des Landkreises uneingeschränkt zu beachten. Da der Landkreis Coburg für das Jahr 2015 nur unter gewaltigen Anstrengungen einen ausgeglichenen Haushalt vorlegen konnte und die anteilige Kostenübernahme in Höhe von 1,5 Millionen € dabei nicht berücksichtigt wurde, ist davon auszugehen, dass die Beteiligung an den Kosten für den Verkehrslandeplatz gegen die Grundsätze der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit verstoßen.

Außerdem sind die Gemeinden nach **Art. 55 Abs. 3 Satz 1 LKrO** verpflichtet, bei der Führung der Haushaltswirtschaft finanzielle Risiken zu minimieren. Dabei liegt gemäß Art. 55 Abs. 3 Satz 2 LKrO ein erhöhtes Risiko dann vor, wenn besondere Umstände, vor allem ein grobes Missverhältnis bei der Risikoverteilung zu Lasten des Landkreises, die Gefahr eines erheblichen Vermögensschadens begründen.

Gegen die haushaltsrechtlichen Grundsätze nach Art. 55 Abs. 3 LKrO verstößt der Landkreis Coburg - wie auch die Stadt Coburg - durch die Beteiligung bzw. anteilige Übernahme der Kosten für die Errichtung des Verkehrsflughafens in eklatanter Weise. Zum einen ist bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt absehbar, dass für die Er-

richtung eines neuen Verkehrsflugplatzes offensichtlich kein Bedarf besteht und der wirtschaftliche Betrieb des Flugplatzes höchst zweifelhaft ist. Durch die Beteiligung des Landkreises an der Projektgesellschaft zu 9,65 % ist zu erwarten, dass ein wesentlicher Teil des zu befürchtenden Betriebsdefizits von dem Landkreis Coburg getragen werden muss und damit eine dauerhafte Belastung des Haushalts verbunden ist. Hinzu kommt noch, dass neben dem zu erwartenden Defizit hinsichtlich des Betriebs des Verkehrslandeplatzes auch die zu erwartenden Baukosten erheblich höher sein werden, so dass die bisher beschlossene anteilige Kostenübernahme durch den Landkreis Coburg in Höhe von 1,5 Mio. € nicht ausreichend sein werden, um das gesamte Projekt zu finanzieren. An dieser Stelle ist zudem wiederum darauf hinzuweisen, dass der Freistaat Bayern seine finanzielle Beteiligung auf 15 Mio. € maximal begrenzt hat und die privaten Gesellschafter lediglich ihre Absicht kund getan haben, insgesamt eine Summe von 8 Mio. € zu tragen. Insofern ist zu erwarten, dass der wesentliche Teil der bisher von der Antragstellerin nicht konkret dargelegten Gesamtkosten von dem Landkreis Coburg übernommen werden und somit die schon angespannte Haushaltslage sich weiterhin verschlechtern wird. Auf die Gefährdung der Erfüllung der Pflichtaufgaben des Landkreises ist in diesem Zusammenhang wiederum hinzuweisen. Das finanzielle Risiko des Landkreises durch die Beteiligung an der Projektgesellschaft bzw. durch die anteilige Kostenübernahme ist in Anbetracht der hohen Baukosten und des zu erwartenden nichtwirtschaftlichen Betriebs des Verkehrslandeplatzes immens und widerspricht daher dem haushaltsrechtlichen Grundsatz der Minimierung von finanziellen Risiken in signifikanter Weise. Zudem liegt ein grobes Missverhältnis bei der Risikoverteilung zulasten des Landkreises vor, da dieser - wie erwähnt - der Gefahr eines erheblichen Vermögensschadens ausgesetzt ist, die eigentliche Nutzer des geplanten Verkehrslandeplatzes aber die privaten Unternehmen sind, und diese einen nur sehr geringen Anteil der entstehenden Kosten übernehmen müssen.

Die Voraussetzungen der Beteiligung des Landkreises Coburg an einem Unternehmen in Privatrechtsform liegen nicht vor. Nach Art. 80 Abs. 1 Satz 1 LKrO sind Beteiligungen des Landkreises an Unternehmen in Privatrechtsform nur zulässig, wenn unter anderem sichergestellt ist, dass das Unternehmen den öffentlichen Zweck gem. Art. 75 Abs. Nr. 1 LKrO erfüllt. Wie bereits mehrfach erwähnt, ist ein öffentlicher Zweck vor allem deshalb nicht gegeben, weil der geplante Verkehrslandeplatz in

erster Linie lediglich zwei Firmen aus der kreisfreien Stadt Coburg dienen soll und weil darüber hinaus hinreichende Alternativen in dem bestehenden Verkehrslandeplatz Brandensteinsebene und in dem Sonderlandeplatz Bamberg existieren.

#### **2.2.4 Unzulässige staatliche Beihilfe**

Inwieweit die Beteiligung der Kommunen und des Landes eine unzulässige staatliche Beihilfe darstellt, ist zu klären. Es kommt zu einer Verzerrung des Wettbewerbs nach EU-Recht durch Subventionen für ansässige Firmen im Raum Coburg.

Subventionen der öffentlichen Hand sind gemäß EU-Richtlinien nur dann rechtmäßig, wenn die wesentliche Leistung, die mit der Subvention erbracht wird, der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt wird. Das ist bei dem geplanten VLP am Standort Meeder-Neida, der in erster Linie wegen Interessen der Wirtschaft und nicht wegen der Hobby-Motor- und Segelflieger gebaut werden soll, die die Brandensteinsebene weiter nutzen können, nicht der Fall.

### **3. Bestandssicherung - Plangenehmigungsbescheid vom 26.08.2011**

Der Antragsteller begründet den Antrag auf Planfeststellung und damit den Eingriffen in Natur und Landschaft, dass der Bau des VLK der Bestandssicherung diene.

In der Natura 2000-Verträglichkeitsstudie (Bl. 1185, Ziff. 4.4) wird das Vorhaben beschrieben. Offenbar gehen die Gutachter davon aus, dass der bisherige Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinsebene nur noch bis zum 31.12.2019 in Betrieb sein kann. Die Gutachter führen aus:

*„Es ist festzustellen, dass der Plangenehmigungsbescheid hinsichtlich des Instrumentenflugbetriebs bis ‚zur Inbetriebnahme des in der Region geplanten neuen und richtlinien-konformen Verkehrslandeplatzes, längstens jedoch bis zum 31.12.2019‘ (Auszug Plangenehmigungsbescheid des Luftamtes Nordbayern vom 26.08.2011) befristet ist.“*

Es ist jedoch nicht zutreffend, dass der Plangenehmigungsbescheid hinsichtlich des Instrumentenflugbetriebs befristet ist. Vielmehr wird in diesem Bescheid unter Ziff. 2 die Plangenehmigung mit einer Nebenbestimmung verbunden, die da lautet:

*„Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erteilte Zustimmung zu einer verkürzten Anflugbefeuerung von 150 m ist für den Instrumentenflugbetrieb notwendig, sie ist in widerruflicher Weise bis zur Inbetriebnahme des in der Region geplanten neuen und richtlinien-konformen Verkehrslandeplatzes, längstens jedoch bis zum 31.12.2019, erteilt, und insbesondere davon abhängig, dass ein jährlicher Nachweis von Planungs- bzw. Baufortschritten über diesen künftigen Landeplatz erbracht wird. Dem Luftamt Nordbayern sind diese Nachweise insofern jeweils zum 31.12. jeden Jahres zuzuleiten.“*

Festzustellen ist daher, dass nicht die Plangenehmigung als solche befristet ist, sondern lediglich die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums. Selbst wenn die Zustimmung widerrufen wird bzw. die Befristung eintritt, entfällt damit nicht automatisch die Plangenehmigung. Soweit ersichtlich, liegen Gründe, die einen Widerruf gem. § 49 Verwaltungsverfahrensgesetz rechtfertigen, nicht vor.

#### **4. Fehlerhafte Alternativenbetrachtung**

Die Alternativenprüfung ist nicht nur anhand der Kriterien der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zu würdigen. Vielmehr sind aufgrund der notwendigen Abweichungsentscheidung gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG sowie der erforderlichen artenschutzrechtlichen Ausnahmeentscheidung gem. § 44 Abs. 7 BNatSchG vom Vorhabensträger auch Abstriche von den Planungszielen hinzunehmen, wenn hierdurch Verbote vermieden werden können. Hieran sind die Planunterlagen zu messen.

Im Ergebnis wird festzustellen sein, dass weder eine Abweichung von dem Schutzregime des NATURA 2000-Regimes noch eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten möglich ist, da insbesondere durch den bestehenden Landeplatz „Brandsteinsebene“ der Flugbetrieb gewährleistet werden kann. Selbst wenn der

Auffassung des Antragsstellers gefolgt werden würde, und keine naturschutzrechtlichen Befreiungen erforderlich wären, würde auch nach den fachplanungsrechtlichen Maßstäben, die Angaben in den Planunterlagen nicht ausreichen bzw. müssten diese als fehlerhaft zurückgewiesen werden.

Im Planfeststellungsverfahren für die Anlegung eines VLP sind nach den § 8 LuftVG i. V. m. § 6 Abs. 2 S. 3 LuftVG Standortalternativen bzw. –varianten zu prüfen. Das Bundesverwaltungsgericht hat hierzu konkrete Anforderungen aufgestellt: Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen in die Abwägung einbezogen werden, sie müssen ferner mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden und schließlich darf die Bevorzugung einer bestimmten Lösung nicht auf einer Bewertung beruhen, die zur objektiven Gewichtung der von der möglichen Alternative betroffenen Belange außer Verhältnis steht (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 20.12.1988, Az.: 7 NB 2.88, in: BVerwGE 81, S. 128, S. 136). Abwägungsfehler liegen bereits dann vor, wenn eine von der Sache her nahe liegende Alternativlösung verworfen worden ist, obwohl durch diese Alternative (oder Variante) die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätten verwirklicht werden können (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 22.03.1985, Az.: 4 C 15.38, in: BVerwGE 71, S. 167, S. 171 f.).

Diese Anforderungen der höchstrichterlichen Rechtsprechung wurden vorliegend durch die Vorhabenträgerin nicht beachtet.

Zunächst sollen nachfolgend allgemeine Einwendungen gegen die Alternativenprüfung erhoben werden, im Anschluss wird dann noch gesondert auf die einzelnen Alternativen, die betrachtet worden sind, eingegangen.

#### **4.1 Allgemeines**

Vorauszuschicken ist, dass die Alternativenbetrachtung notwendig von vornherein daran leidet, dass im Hinblick auf die Frage des Bedarfs sowie im Hinblick auf die landesplanerischen und regionalplanerischen Voraussetzungen bereits im Grundansatz von fehlerhaften Annahmen ausgegangen wurde. Die diesbezüglich gerügten

Mängel setzen sich notwendig auch im Rahmen der Abwägung und damit auch im Rahmen der Alternativenprüfung fort.

Zunächst wird bemängelt, dass bei der Prüfung der Alternativen unterschiedliche Maßstäbe angesetzt wurden. Bei der Alternative Steinrücken führten nicht vergleichbare Anforderungen zu deren Ausschluss. Die Prüfung der anderen Alternativen ist ebenfalls sehr oberflächlich, fehlerhaft, die vorgenommenen Bewertungen im Synthesegutachten sind nicht nachvollziehbar.

Bei der Definition der flugbetrieblichen Eigenschaften, durch Ing.-Büro unterblieb die Bewertung „Anti-Skid“. Immerhin ist der Standort Brandensteinsebene damit ausgestattet. Mit „Anti-Skid“ reduzieren sich die erforderlichen Längen. Weiterhin gibt es keinen Nachweis für die „erforderlichen“ Längen.

Laut Wettergutachten wäre die ideale Ausrichtung 11/29, tatsächlich erfolgt in Neida eine Ausrichtung 09/27, sodass mit erheblichen Seitenwindproblemen gerechnet werden muss. Bei den Landungen führt dies zur deutlichen Reduzierung der Nutzbarkeit des Flughafens. Außerdem ist es ungewöhnlich und nicht erforderlich, das maximale Landegewicht eines selten vorkommenden Flugzeugs als Bemessungsflugzeug in der Planung zugrunde zu legen.

Auch die Frage des gewerblichen Betriebs ist irrelevant. Die genannten Flugzeugtypen sind Flugzeuge der Firma Brose und sind damit Werkverkehr und kein gewerblicher Verkehr.

Es werden zwei Bemessungsflugzeuge genannt. Dabei ist die genannte Beechcraft 200 ein Flugzeug mit ausgesprochenen Kurzstart- und -Landeeigenschaften. Für die vom Flugzeughersteller angegebenen Strecken, zzgl. Zuschlag nach NfL-I 327/01, bei MTOW, benötigt dieses Flugzeug in Neida eine Startstrecke von 669 m, in Brandensteinsebene eine Startstrecke von 730 m. Warum dieses Flugzeug nur zur Bemessung der Hindernisfreiheit herangezogen wurde, ist nicht nachvollziehbar.

Die Cessna Citation 2+ (als Bemessungsflugzeug für die Startstrecken) wird nicht mehr produziert und hat keinen signifikanten Anteil an den bisherigen und an prognostizierten Verkehren auf der Brandensteinsebene (BE). Die für das Flugzeug berechneten erforderlichen Bahnlängen sind im Übrigen falsch. Das Flugzeug könnte

mit Restriktionen auch an der Brandensteinsebene verkehren.

Es wird gerügt, dass die Auswahl des Bemessungsflugzeugs für die erforderlichen Bahnlängen willkürlich erfolgte und nicht durch Sachgründe gerechtfertigt ist.

Unklar bleibt, welche Flugstrecken beflogen werden sollen und wann und wie häufig das max. Startgewicht erreicht wird. Der Pilot muss letztlich immer entscheiden zwischen maximaler Flugstrecke oder maximaler Zuladung. In der Regel wird folglich ein technischer Zwischenstopp eingelegt. Dies wird auch mit einem neuen VLP nicht anders sein.

Das Thema „Sicherheitszuschlag“ stellt sich weder für die Allgemeine Luftfahrt noch für Taxi- oder Werkverkehr. Außerdem kann die Flughafenplanung keine Sicherheitszuschläge berechnen. Die sind, je nach Flugzeugtyp, nach Witterungsverhältnissen und Startgewicht sehr unterschiedlich. Die in den Antragsunterlagen beschriebene Richtlinie zur Berechnung der Start- und Landestrecken wendet sich an den Piloten und nicht an den Flughafenplaner. Der Pilot muss für jeden Start seine Startstrecke unter Beachtung der aktuellen Verhältnisse und der Sicherheitszuschläge berechnen. Daraus ergeben sich dann die erforderliche Startlaufstrecke bzw. etwaige Einschränkungen beim Startgewicht. Die von den Flugzeugherstellern für die Flughafenplanung erstellten Planungshandbücher berücksichtigen bereits die erforderlichen Zuschläge. In der Flughafenplanung können die jeweiligen Ereignisse des konkreten Flugs nicht vorweggenommen werden. Deshalb muss die Flughafenplanung mit generalisierten Annahmen arbeiten. Indem vorliegend bereits bei der Planung der Anlage mit Sicherheitszuschlägen gearbeitet wird, werden letztlich völlig überzogene Anforderungen an die erforderlichen Bahnlängen gestellt und damit letztlich gezielt die Alternative Brandensteinsebene BE ausgeschaltet.

Die Gutachten zur Brandensteinsebene und anderen Alternativen haben ausweislich der Beschreibung nie die Planungstiefe einer Machbarkeitsstudie erreicht. Es waren bestenfalls deskriptive Absichtserklärungen. Auch die Frage der Drittbetroffenheit kann kein Ausschlussgrund sein. Schließlich löst der Neubau eines Flughafens eine deutlich höhere Drittbetroffenheit aus.

Nicht nachvollziehbar ist, dass die Vorhabenträgerin bei den Alternativen Brandensteinsebene, Bamberg und Steinrücken Durchdringungen der Hindernisfreiflächen

generell als Ausschlussgrund anführt, beim Standort Neida dagegen als unerheblich bewertet.

Bei einigen Alternativen wird als Argument gegen die Alternative angeführt, dass vor Errichtung der Befeuern ein Genehmigungsverfahren erfolgen müsste. Genehmigungsverfahren können freilich kein negativ zu bewertendes Merkmal sein. Schließlich müssen solche Anlagen bei einem Neubau auch genehmigt werden.

Dass im Gutachten von 2004 zur Brandensteinsebene festgestellt wird, dass kein durchgehender paralleler Rollweg möglich sei, ist kein Ausschlussgrund. Parallele Rollwege dienen ausschließlich der Kapazität und sind erst ab etwa 11 Flugbewegungen pro Stunde erforderlich. Diese Bewegungszahl wird mit dem prognostizierten Aufkommen des Werkverkehrs bei weitem nicht erreicht werden können.

Auch beim Gutachten Airplan-Gutachten von 2005 verbleiben die Bewertungen im Synthesegutachten wieder im Allgemeinen. Die vorgenommenen Bewertungen sind nicht geeignet, eine Auswahl der Alternative zu rechtfertigen.

Die zusammenfassende Darstellung des Büros CDM hilft auch nicht weiter, hier werden lediglich Idealvorstellungen kolportiert. An keiner Stelle wird überprüft, ob die Anforderungen auch mit zumutbaren Einschränkungen erfüllbar wären. Richtig beschreibt das Büro CDM, dass die zu beachtenden Sicherheitsstrecken sich ausschließlich an die operierende Fluggesellschaft und nicht an den Flugplatzbetreiber richten. Auch Kurzstart- und Landeverfahren beziehen sich ausschließlich auf den Betreiber des Flugzeugs, nicht auf den Betreiber des Flugplatzes. Bei dieser Lösung würde das Klinikum Coburg unter der An/Abfluggrundlinie liegen (2 km entfernt und 150 m Tiefer). Bei 3 Grad Anflug also 260 m unterhalb des Gleitpfades. Bei Projekt Neida, liegt das Klinikum direkt unter der Anflugschneise etwa 6 km vom VLP entfernt und wird in etwa 300 m Höhe überflogen.

Das Brückner-Gutachten unterstellt in seinen Bewertungen die Abfertigung „**gewerblichen Luftverkehrs**“ insgesamt. Entscheidende Kriterien fehlen.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass ein „Vorzugsstandort“ nach dem Kriterium der Erdmassebewegung ausgewählt wird.

Immer wieder wird „gewerblicher Verkehr“ bei der Bewertung unterstellt. Beantragt

wird aber nur eine Genehmigung bis 5,7 t und mit PPR bis 10 t. Unter Berücksichtigung der heute am Flugplatz Coburg eingesetzten Flugzeuge wurde eine Pistenlänge von 1.500 m ermittelt. Mit dieser Länge kann der Verkehr sicher abgewickelt werden. Auf der Brandensteinsebene stehen aber nur, nach Ausbau, 1200 m zur Verfügung. Nach JAR-OPS 1 sei damit ein sicherer Verkehr mit Flugzeugen bis 5.7 nicht möglich, so die Antragsteller. Daraus wird der Schluss gezogen, dass auf der Brandensteinsebene eine Aufnahme des **gewerblichen Luftverkehrs** nicht möglich ist. Dies ist nicht plausibel. Im Antrag wird nämlich Geschäftsreiseverkehr und Werkverkehr und kein gewerblicher Verkehr beantragt, sodass die Bewertung und Auswahl der Alternativen nach falschen Kriterien erfolgte.

Die Beech200 wird als Bemessungsflugzeug für Abmessungen und Startgewicht und die Cessna Citation für die erforderlichen Start- und Landestrecken herangezogen. Als maßgebliche Begründung für den Neubau des VLP am Standort Neida werden die für das Bemessungsflugzeug maßgeblichen Start- und Landestrecken angeführt. Dabei unterlaufen der Vorhabenträgerin planungsrelevante Fehler. Einmal entstammen die angegebenen Strecken für den Standardtag (MSL, 15°, kein Wind, kein Gefälle) nicht den Angaben der Hersteller. Weiterhin wird permanent ein Sicherheitszuschlag hinzugerechnet.

Herstellerangaben belegen, dass das Bemessungsflugzeug bei einer Flugplatzhöhe von 453 m (Brandensteinsebene), einer Bezugstemperatur von 25<sup>0</sup> C, maximalen Startgewicht und der vorhandenen Bahnneigung eine Startbahnlänge von 1258 m an der Brandensteinsebene BE benötigt (für die Beech 200 wären es 730 m). Weshalb nun 1.500 m erforderlich sind und als Auswahlkriterium herangezogen werden, erschließt sich nicht. Die Vorlaufstrecke vor der Landeschwelle darf laut AIP zum Start mit benutzt werden, sodass eine verfügbare Startstrecke von 750 m zur Verfügung steht. Die maximale Reichweite mit MTOW bei ISA beträgt 1.480 km. Bei einem um rund 20 % reduzierten Startgewicht können von der Brandensteinsebene mit den dort nutzbaren Längen vergleichbare Strecken geflogen werden.

Die von den Flugzeugherstellern für Flughafenplaner herausgegebenen Planungshandbücher enthalten alle relevanten Daten für die Planung der Flugbetriebsflächen, besondere Sicherheitszuschläge sind unnötig. Solche „Zuschläge“ führen nicht zu einer verbesserten Flugsicherheit und führen folglich zu einer Überdimensionierung

der Anlagen. Die Zuschläge führen weiterhin zu unzulässigen Anforderungen an die Anlagen. Da bei der Planung oder Genehmigung von Flugplätzen der konkrete, durch den Piloten zu regelnde Einzelfall nicht bekannt ist, reicht es aus wenn die durchschnittlichen Anforderungen die sich aus der Höhenlage, der Bezugstemperatur, dem Gefälle und den Performances des Bemessungsflugzeugs ergeben, in der Planung Berücksichtigung finden. Die beantragten Anlagen sind überdimensioniert.

Bei allen angestellten Berechnungen für die Start- und Landestrecken wird immer das maximale Start- oder Landegewicht angenommen. Die Verkehrsuntersuchung als auch die Ausführungen zu den Destinationen zeigen aber, dass das maximale Startgewicht nie benötigt wurde. Die durchschnittlich geflogene Flugstrecke lag bei 540 km und die maximale Flugstrecke bei 800 km. Folglich müssen nur 75 Prozent des maximalen Startgewichts berücksichtigt werden. Die Auswirkungen auf die Startstrecken sind evident.

Die Hauptwindrichtung in Coburg und Umgebung ist Südwest 230 Grad. Der Gutachter stellt fest, dass die optimale Ausrichtung 05/23 sei. Dieser Ausrichtung kommen Brandensteinsebene und Bieberbach sehr nahe, Gossenberg und Neida sind jedoch weit davon entfernt, sodass dort häufig mit Seitenwinden und dadurch auch Nutzungsbeschränkungen zu rechnen ist. Laut DWD ist die Hauptwindrichtung 270 Grad, weshalb die für den neuen VLP vorgesehene BR 11/29 kaum geeignet sein dürfte.

Die in der vergleichenden Standortbewertung und Ermittlung eines Vorzugstandortes zu Grunde gelegten Bewertungskriterien sind teilweise nicht nachvollziehbar.

Legt man die Bewertungskriterien

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

zugrunde, ist offenkundig, dass die ausgewählte Variante nicht vorzugswürdig ist.

Auch das Vergleichsgutachten ist deshalb zu beanstanden.

Dies gilt insbesondere für den Hauptaspekt der Zweckmäßigkeit. Die dort angegebenen Bewertungskriterien „Einschränkungen am Standort/Zukunftsfähigkeit“ und „Entfernung ab Coburg“ dienen offenkundig allein dem Zweck, die gewünschte Alternative in Meeder-Neida als Vorzugsvariante auszuweisen. Da alle ROV-Alternativen die beschriebenen Ausstattungsmerkmale (Piste, Rollwege, Vorfelder, Tower, Flugzeughallen, Flächen für Flugsport) enthalten, müssen alle die Bewertung 5 erreichen. Erst mit dem zweiten Kriterium wäre eine differenzierte Punktvergabe möglich.

Auf Seite 4, 2. Absatz bestätigt der Gutachter die hier ohnehin gehegte Vermutung, dass nämlich die für die Brandensteinebene für erforderlich gehaltene Bahnlänge allein deshalb nicht erreicht wird, weil der Gutachter Sicherheitszuschläge für erforderlich hält. In den Herstellerangaben über erforderliche Pistenlängen in der Flughafenplanung sind die vom Piloten zu beachtenden Zuschläge freilich bereits enthalten.

Bei der Frage der für die Variantenbewertung doppelt gewichteten Erreichbarkeit des Verkehrslandeplatzes versteigt sich der Gutachter zu der Aussage, dass ab einer Fahrzeit von ca. 30 min der Zweck des geplanten Verkehrslandeplatzes infrage gestellt sei, da die angestrebte schnelle Erreichbarkeit immer weniger wirksam werde. Durch die Aufstellung dieses Kriterium werden letztlich alle Alternativen, die nicht unmittelbar in Coburg lokalisiert sind, zu Unrecht negativ bewertet. Eine Erreichbarkeit eines Verkehrslandeplatzes von bis zu 30 min ist freilich ein völlig unhaltbares Kriterium, gerade weil das Anbindungsziel der Region sein muss. Die Nord-Südausdehnung der Region 4 beträgt rund 140 Straßenkilometer und 110 Minuten Fahrtzeit.

Da die am schlechtesten bewertete Alternative die Mindestanforderungen erfüllt, ist es nicht nachvollziehbar, wie die Punkteverteilung begründet wird.

Die angeführten Baukosten als Bewertungskriterium sind grob überschätzend und grob unterschätzend. In der vorgelegten Form jedenfalls zur Bewertung ungeeignet. Es ist nicht erkennbar, dass beim Kostenüberschlag vergleichbare Bemessungsgrößen herangezogen wurden. Dass es unsinnig ist, bei einem Flugplatz Massenaus-

gleich als Bewertungskriterium anzunehmen, wurde bereits dargetan. Dies kann im Ergebnis dazu führen, dass die für den VLP wichtige Frage der Hindernisfreiheit nachrangig bewertet wird.

Bei der Diskussion der Standortalternativen wird - wie bereits bei der Bedarfsbegründung - das Ziel des LEP völlig ausgeblendet. Alle Untersuchungen und Bewertungen zum Standort finden ausschließlich für das Oberzentrum Coburg und den Landkreis Coburg statt, die anderen Teile der Region 4 (Oberzentrum Bamberg und die Landkreise Bamberg, Forchheim, Kronach und Lichtenfels) bleiben unbeachtet.

Auch bei der Bewertung der einzelnen Alternativen werden unterschiedliche Maßstäbe herangezogen. Während ein VLP mit Nicht-Präzisionsanflugverfahren bei Codezahl 2 über einen 150 m breiten Streifen verfügt, wird die Alternative Steinrücken mit einer Streifenbreite von 300 m bewertet. Auch bei der Hindernisfreiheit erfolgen bei den Alternativen Ausschlüsse, die bei der beantragten Alternative mit dem Bemerkung, die Hindernissituation sei kein besonderer Einzelfall und bestehe in ähnlicher Form an vielen Flugplätzen, beiseitegeschoben werden.

Durch falsche Start- und Landstreckenberechnungen werden mögliche und sich aufdrängende Alternativen bei der Bewertung der Alternativen ausgeschlossen. Für das - willkürlich ausgewählte - Bemessungsflugzeug und das beantragte Verkehrsaufkommen wäre in Neida eine Pistenlänge von 1.163 m und am Standort Brandensteinsebene eine Länge von 1.258 m ausreichend gewesen. Darüber hinausgehende Längen sind vermeidbare Eingriffe in die Umwelt. Dass auch Startgewichtsbeschränkungen zum Standard im Flugbetrieb zählen, wird an keiner Stelle erwähnt und damit grundlegend verkannt. Dass bspw. eine Startgewichtsbeschränkung auf 79 Prozent des MTOW den weiteren Betrieb am bestehenden VLP BE ermöglichen würde, wird nicht berichtet. Nähere Erläuterungen werden dem Erörterungstermin vorbehalten.

Auch den flugbetrieblichen Berechnungen fehlen die Nachweise. Die angegebene Startstrecke bei trockener Piste kann den Handbüchern der Hersteller nicht entnommen werden. In der Planung Berechnungen für eine „nasse“ Piste anzustellen, ist verantwortungslos. Eine „nasse“ Piste ist eine kontaminierte Piste. Für kontaminierte Pisten sind Start- und Landstreckenberechnungen unsinnig. Ob bei solchen

Verhältnissen gestartet und gelandet wird, obliegt ausschließlich der Verantwortung des Piloten.

Laut Herstellerangaben benötigen die Bemessungsflugzeuge Cessna CJ2+ und Beech 200, folgende Standardkonditionen (MSL, 15° C, null Wind, ebene Piste, MTOW, MLW, Flaps 15°):

Cessna CJ2+      Startstrecke 3.210 ft (976 m) und  
Landestrecke 2.590 ft (787 m).

Unter Berücksichtigung der Höhenlage und der Bezugstemperatur ergeben sich folgende Längen:

Startstrecke 1.258 m  
Landestrecke 830 m

Beech 200      Startstrecke 1.862 ft (566 m) und  
Landestrecke 2.590 ft (536 m).

Unter Berücksichtigung der Höhenlage und der Bezugstemperatur ergeben sich folgende Längen:

Startstrecke 730 m  
Landestrecke 633 m

In diesen Berechnungen, die nicht der Flugvorbereitung, sondern der Flughafenplanung dienen, sind alle Zuschläge, auch „line-up“, enthalten.

Auch die **Verkehrsuntersuchung zum VLP ist fehlerhaft**. Die Verkehrsuntersuchung leidet u.a. daran, dass für die Flugbewegungszahlen der Jahresdurchschnitt für das Tagesaufkommen nicht nur beim Werkverkehr angenommen wurde. Mit dieser Berechnungsmethode lässt sich aber kein Spitzenverkehrsaufkommen ermitteln.

Während für die Berechnung der erforderlichen Pistenlängen das maximale Startgewicht im Werkverkehr unterstellt wird, wird bei den Berechnungen zum landseitigen Verkehrsaufkommen von einer durchschnittlichen Auslastung von 15 bis 30 Prozent ausgegangen. Bei Berücksichtigung dieser Auslastung der Flugzeuge ergäben sich aber deutlich geringere Längen. Weder Neubau noch Pistenlänge können mit dieser Auslastung begründet werden.

Schlussendlich ist auch die Ermittlung eines Vorzugsstandortes und der Berechnung der überschlägigen Erdmassenbewegung durch die CDM bereits deshalb nur schwer nachvollziehbar, weil für alle Standorte außer der Steinrücken für das jeweilige Flugplatzlayout Code 3 (anstatt Code 2) als Grundlage verwendet wurde und damit ein Flugplatzlayout von 53 ha berechnet wurde und nicht von 43 ha.

#### **4.2 Nichtbetrachtung der Nullvariante sowie der Möglichkeit der anderweitigen Bedarfsbefriedigung**

Mit der Darstellung auf Blatt 0233 der Antragsunterlagen wird belegt, warum sich im vorliegenden Fall die Nullvariante, also die Beibehaltung des derzeitigen VLP förmlich aufdrängt.

Angesichts der nur geringfügigen Nachfrage nach Verkehren, die auf IFR-Betrieb angewiesen sind, können diese ohne weiteres auf die in der Umgebung befindlichen anderen Verkehrslandeplätze verteilt werden. Der VLP Haßfurt in 43 km Entfernung mit einer Start- und Landebahn mit 1.043 m ist zugelassen für 2-motorige Turboprops und Jets bis 5,7 t nach Flugregeln VFR, NVFR, IFR. Der Sonderlandeplatz Bamberg Breitenau in 39 km Entfernung mit 1.290 m Start- und Landebahn, ist zugelassen für 2-motorige Turboprops und Jets bis 5,7 t. VFR, NVFR. Der VLP Bayreuth in 56 km Entfernung mit 1.082 m Start- und Landebahn, ist zugelassen für 2-motorige Turboprops und Jets bis 5,7 t nach Flugregeln VFR, NVFR, IFR.

Alle Plätze sind in einer Fahrzeit von unter einer Stunde erreichbar. Auch dem zeitensiblen Geschäftsreisenden sind solche Anreisezeiten ersichtlich zumutbar.

Ob der Verkehrslandeplatz Coburg bisher einen Großteil des Geschäftsreiseverkehrs aller betrachteten Regionalflugplätze abgewickelt hat (dazu Blatt 0238 der An-

tragsunterlagen), ist irrelevant. Wie die Luftverkehrsprognose richtig erkennt, ist der Sonderlandeplatz Bamberg-Breitenau für den Geschäftsreiseverkehr eine Alternative zum bisherigen Verkehrslandeplatz in Coburg und kann als solche die geringfügigen Bewegungen, die in Coburg wegen möglicher Restriktionen nicht abgewickelt werden können, ohne weiteres aufnehmen. Für den Privatverkehr kann der vorhandene Verkehrslandeplatz BE die notwendigen Bedingungen liefern. Die im Antrag beschriebene JAR-OPS Regelung (i. V. m. § 1c Nr. 1 LuftVG, § 1 Abs. 1 und 2 Nr. 1 LuftBO) hat generell keinen Einfluss auf die Flughafenplanung. Die dort geforderten Zuschläge sind in den Planungshandbüchern für die Flughafenplanung bereits enthalten.

### **4.3 Alternative Brandensteinsebene**

Entgegen der Darstellung in den Antragsunterlagen ist ein Weiterbetrieb des VLP BE eine sich aufdrängende Alternative.

Der Ausbau der Brandensteinsebene ist von 1.100 m bis 1.200 m möglich. Dies belegen mehrere in Auftrag gegebene Gutachten zwischen 2001 und 2014. Dies wurde auch von der CDM nochmals bestätigt. Auf Blatt 0398 (Synthesegutachten) ist sogar von 1.620 m die Rede.

Der Verkehrslandeplatz Coburg ist für Flugzeuge bis 5,7 t zugelassen. Die auf der Brandensteinsebene stationierten Flugzeuge können bis 2019 im Instrumentenflugverfahren (IFR) noch auf der BE fliegen.

Ein Nutzer von Flugplätzen muss sich an der vorgegebenen Infrastruktur orientieren und eben Flugzeuge nutzen, die auf dem vorhandenen Platz fliegen können und nicht umgekehrt. Die Forderung, einen Platz nach dem gewünschten Flugzeug zu bauen, findet keinerlei rechtliche Grundlage.

Trotz der auslaufenden Genehmigung für die verkürzte Anflugbefeuerung 2019 können Geschäftsreise- und Werkverkehr weiterhin im Sichtflug starten und landen. Es ist kein Grund ersichtlich, warum über das Jahr 2019 hinaus keine weitere Ausnahmegenehmigung für die verkürzte Anflugbefeuerung erteilt werden kann. In Bayreuth gibt es eine unbefristete Ausnahmegenehmigung für eine verkürzte Anflugbefeuerung. Dort hat die Start-/Landebahn eine Länge von 1.034 m bei einer Breite von 30

m. Die Anflugbefeuerung ist 150 m lang.

Im PFV wird darauf verwiesen, dass der Geschäftsreiseverkehr in Coburg nur noch mit erheblichen Einschränkungen möglich sei. Seit Juli 2012 könnten nämlich im **Werk- bzw. Geschäftsreiseverkehr** aufgrund der seitdem vorhandenen verkürzten **Länge der Start- und Landebahn** nur noch die Turboprop-Flugzeugmuster Beech 90 und Beech 200 in Kurzlandausführungen verkehren.

Die Brandensteinsebene war mit 860 m Länge generell für Flugzeuge bis 5,7 t für Sichtflug zugelassen. Von 2001 bis 2003 wurde eine Genehmigung für Instrumentenanflug ohne Anflugbefeuerung in der Erprobung erteilt. Von 2003 bis 2007 und anschließend bis 2010 wurde diese Bewilligung anstandslos verlängert. Ab 2010 wurde kein Antrag auf Verlängerung gestellt, 2011 beantragte der Aero-Club eine Verkürzung der Startbahn von 860 auf 635 m. Da das Luftamt in Mittelfranken den Hintergrund für diese Maßnahme nicht erkennen konnte, wurde die Stadt Coburg um Antwort gebeten. Da es von Seiten der Stadt keine Einwände gab, wurde der VLP auf 635 m verkürzt und von Code 2 auf Code 1 abgestuft. Gleichzeitig wurde es unterlassen, eine unbefristete Ausnahmegenehmigung für die Anflugbefeuerung zu beantragen. Durch diese bewussten Maßnahmen wurde die Brandensteinsebene gezielt abgewertet, um somit als Argument für einen Neubau im Landkreis herangezogen werden zu können. Dass es Sicherheitsprobleme geben würde, wird bestritten.

Speziell für die Hauptnutzer im Bestand hätte sich der VLP BE auch weiterhin als offensichtlich vorzugswürdig erwiesen. Gerade für Segelflieger ist der neu geplante VLP wenig attraktiv und auch nur bedingt geeignet, da es an der Thermik fehlt. Die Brandensteinsebene ist bei fliegenden Touristen wegen ihrer schönen Lage, der Nähe zur Veste und dem kurzen Weg durch den Hofgarten in die Innenstadt sehr beliebt. Dagegen liegt der Standort in Meeder-Neida ca. 4 km vom Bahnhof Wiesentfeld entfernt. Von dort fährt einmal in der Stunde die Eisenbahn (Agilis) nach Coburg (ca. 8 km) oder Bad Rodach (ca. 12 km). Die Betreibergesellschaft wird den Mitgliedern des Aero-Club den Umzug nach Meeder nicht bezahlen (Landrat Busch Kreistag 17.3.15). Damit werden sich die Mitglieder möglicherweise hin zu anderen Plätzen orientieren müssen. Die Nutzungsgebühren dieser Kreise werden den Betreibern fehlen.

Soweit im Synthesegutachten unter Zusammenfassung der bisher eingeholten Ausbaugutachten behauptet wird, die Brandensteinsebene sei nicht bedarfsgerecht ausbaufähig, ist dies unrichtig. Grund für die fehlerhafte Betrachtung ist zunächst das fehlerhaft angesetzte Bemessungsflugzeug.

Ausweislich des Synthesegutachtens wurde der Brandensteinsebene mehrfach die Fähigkeit zum Ausbau bescheinigt und zwar auf einer Bahnlänge zwischen 800 m und 1.320 m. Das Synthesegutachten widerspricht dieser Bewertung nicht prinzipiell, sondern konzidiert, dass für den Instrumentenflugbetrieb der Kategorie Nicht-Präzision-Anflugverfahren Start/Landebahnlängen von bis zu 1.320 m erreicht werden könnten und zwar bei gleichzeitiger und vollständiger Ausweisung von Streifen und RESA vor Kopf an beiden Seiten des Streifens. Der Gutachter nimmt jedoch an, diese technisch möglichen Längen am Standort Brandensteinsebene genügten nicht den betrieblichen Erfordernissen des qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehrs. Diese erforderten eine Start-/Landebahnlänge von mindestens 1.420 m bei gleichzeitig horizontalem Verlauf der Start-/Landebahn (0 % Längsneigung). Hinzu trete, dass eine Anflugbefeuerung aufgrund schwieriger topographischen Verhältnisse nur mit erheblichem Aufwand realisiert werden könne. Der Gutachter versteigt sich abschließend zu der Aussage:

*„Die abschließende Bewertung verbleibt bei der Feststellung der Ungeeignetheit aller in Kapitel 5 betrachteten Gutachten und Planungen in Bezug auf die flugbetrieblichen Anforderungen des qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehrs, wie sie im Rahmen der Planungen eines neuen Verkehrslandeplatzes am Standort Meeder-Neida berücksichtigt wurden.“*

Damit spricht der Gutachter allen vorangegangenen Gutachtern jegliche Kompetenz ab und meint, nur er selbst sei in der Lage gewesen, die technischen und betrieblichen Anforderungen an Geschäftsreiseflugverkehr zutreffend zu definieren. Insofern ist zu beachten, dass für die Annahme des Gutachters, die für die Brandensteinsebene betrachteten Varianten seien ungeeignet, allein dessen eigene Definition der betrieblichen Anforderungen verantwortlich ist. Diese Anforderungen erläutert der Gutachter in Kapitel 3:

*„Der neue Verkehrslandeplatz soll demnach so ausgelegt und dimensioniert werden, dass zukünftig GPS-basierte Instrumentenanflugverfahren der Kategorie „Nicht-Präzisions-Anflugverfahren“ für beide Landerichtungen durchführbar sind.*

*Grundlage der Planungen für den neuen Verkehrslandeplatz bei Neida sind die nachfolgend benannten Bemessungsflugzeuge:*

*Cessna Citation 2+*

*Beechcraft B 200*

*Ausgehend hiervon soll der künftige Verkehrslandeplatz in den Bezugs-Code „2B“ gem. den internationalen Regelungen der ICAO // bzw. den Richtlinien des BMVBW // (jetzt: BMVI) eingestuft werden. Darüber hinaus ist am neuen Verkehrslandeplatz gewerblicher Flugbetrieb vorgesehen, um die Anforderungen an einen qualifizierten Geschäftsreiseverkehr zu erfüllen. **Aus diesem Grunde sind entsprechende Sicherheitszuschläge bei den Berechnungen der erforderlichen Start-/Landebahnlängen zu berücksichtigen.**“*

Die von dem Gutachter hier angestellten ominösen Sicherheitszuschläge bei der Berechnung der erforderlichen Start- und Landebahnlängen sind unzulässig und entsprechen nicht dem in der Fachplanung üblichen Standard. Vielmehr gewährleistet die Anwendung der einschlägigen planungsrechtlichen Vorschriften, dass ein Verkehrslandeplatz, der nach Bezugscode 2b geplant wurde, auch gewerblichen Flugbetrieb ohne weiteres abwickeln kann.

Richtigerweise ist deswegen anzunehmen, dass der hier interessierende Flugbetrieb an der Brandensteinsebene mit einer Bahnlänge von 1.258 m unproblematisch abgewickelt werden kann. Diese Länge berücksichtigt bereits, dass stets das maximale Startgewicht geflogen wird. Legt man auf Grundlage der Antragsunterlagen den durchschnittlichen Betrieb (durchschnittliches Startgewicht der Cessna und durchschnittlich geflogene Entfernung) zugrunde, wäre sogar eine Bahnlänge von 800 m ausreichend.

Das Erfordernis einer SLB von 1.420 m Länge ist folglich völlig überzogen und durch

nichts zu rechtfertigen.

Für die übrigen technischen Parameter gilt:

Eine RESA von 2 x 90 m wäre am VLP ebenso zu realisieren wie die hierfür erforderlich erachtete Streifenbreite von 2 x 75 m zu beiden Seiten der SLB-Achse und die Endstreifenlänge von 2 x 60 m vor SLB. Selbst wenn sich eine Anflugbefeuerung von 2 x 420 m Länge nicht realisieren ließe, wäre hier über eine unproblematisch mögliche und in der Praxis einer Vielzahl von VLP übliche Ausnahmegenehmigung möglich. Ein sicherer Flugbetrieb wäre ohne weiteres möglich.

Wenn es im Antrag heißt (S. 7 unten) „Die Verlegung des Strahlflugzeugs eines Nutzers des VIP nach Bamberg ...“, so handelt es sich dabei um das Strahlflugzeug der Fa. Brose, das wegen des Umbaus der Brandensteinsebene nach Bamberg verlegt wurde. In Bamberg gibt es aber keinen IFR Flugbetrieb. Trotzdem kann dort geflogen werden, während in Coburg angeblich deswegen die Firmen zusammenbrechen.

Auf S. 10 heißt es im Antrag

*„Ein entsprechender richtlinienkonformer Ausbau am Standort BE ... aus wirtschaftlich technischen Gründen nicht möglich“.*

Das ist falsch. Ein Ausbau der Brandensteinsebene ist möglich, aber offenbar nicht gewollt. Die meisten Starts finden im Bereich bis 2t einmotorig statt, dafür ist die Brandensteinsebene bestens gerüstet. Ein Ausbau würde es ermöglichen auch mit Turboprops gewerblich zu fliegen.

Wenn es auf S. S. 0380 heißt „Masten 40 bis 75m ... nur mit sehr hohen technischen Mitteln realisierbar.“ So ist dazu festzustellen, dass es erstens möglich ist, mit Masten zu arbeiten und zweitens, dass diese Nachrüstung am bestehenden VLP deutlich kostengünstiger herzustellen wäre als ein Neubau. Sie wären am VLP BE auch landschaftlich nur ein unbedeutender Eingriff im Vergleich zur Anflugbefeuerung und dem Neubau bei Neida.

Wenn es auf S. S.501 in der vergleichenden Standortbewertung heißt, es wäre die Verlegung der Bauschuttdeponie nötig, so ist festzustellen, dass die Bauschuttdepo-

nie geschlossen ist.

Die technische Entwicklung geht sowieso hin zu Flugzeugen, die möglichst kurze Landebahnen benötigen. Gerade im Zuge der Globalisierung, denn im Ausland haben nicht viele Plätze den hier vorhandenen Standard.

Zusammenfassend betrachtet ist damit festzustellen, dass sich der Verkehrslandeplatz Brandensteinsebene als Ausbauvariante wegen des Grundsatzes der Erhaltung vorhandener luftrechtlicher Infrastrukturen als Vorzugvariante förmlich aufdrängt.

#### **4.4 Alternative Steinrücken**

Auch wurde eine mögliche Alternative in Steinrücken verfrüht und ohne sachlichen Grund aus der Abwägung ausgeschlossen.

Bereits im Raumordnungsverfahren wurde ein vorhandenes und raumverträgliches Gelände, der Steinrücken, nicht in die engere Auswahl einbezogen. Zur Begründung wurde ausgeführt, die Dimensionen eines Code 3 Flugplatzes könnten auf diesem Gelände nicht umgesetzt werden. Dies widerspricht freilich den in den Antragsunterlagen unterstellten Planungsvoraussetzungen. So heißt es in der Vergleichenden Standortbewertung und Ermittlung eines Vorzugsstandortes, Seite 4:

*„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.

Der Steinrücken wurde aus den weiteren Planungen herausgenommen, weil dort ein Code 3 Platz mit einer Startbahnlänge von 1.500 bis 1.800 m nicht gebaut werden könnte. Gebaut wird aber heute nur ein Code 2 Platz und das wäre auch auf dem Steinrücken möglich gewesen. **Die Alternative Steinrücken hätte deshalb erneut**

**und unter Berücksichtigung der aktuellen Planungsparameter bewertet werden müssen. Die bisher vorliegende Bewertung ist ungeeignet.**

Auch die Annahme, ein angeblicher Konflikt mit einer Bahnstrecke schließe den Ausbau von Steinrücken aus, ist jedenfalls bei einem Flugplatz Code 2 nicht haltbar. Vielmehr ist ein entsprechender Konflikt - so er überhaupt besteht - ohne weiteres lösbar.

Es ist offenkundig, dass bisher eine Bewertung dieser Alternative unter Berücksichtigung der auch für die anderen Alternativen herangezogenen technischen Parameter nicht vorliegt.

Es kann damit festgestellt werden, dass die Alternative Steinrücken zu Unrecht und verfrüht aus der Variantenbewertung ausgeschlossen wurde.

Weitere sowie vertiefende Einwendungen werden dem Erörterungstermin vorbehalten.

#### **4.5 Bieberbach**

Unabhängig davon, dass nach Auffassung der Einwender die in den Antragsunterlagen beschriebene Bedarfssituation unter keinem Gesichtspunkt den Neubau eines Verkehrslandeplatzes rechtfertigt, ist auch die Variantenbewertung für Bieberbach nicht plausibel.

So wurde die Alternative Biberbach unter anderem deshalb schlechter bewertet als die angebliche Vorzugsvariante, weil sich hier insbesondere das fehlerhafte Kriterium der Erreichbarkeit innerhalb von 30 min zulasten des Standortes ausgewirkt hat. Abgesehen davon wurde beim Standort Neida speziell im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie das Kriterium der unzerschnittenen und lärmarmen Räume zu Unrecht angenommen, dass hier überhaupt keine Beeinträchtigungen bestehen. Auch dies war dafür verantwortlich, dass die Alternative Neida zu positiv dargestellt wurde. Auch ist der Variantenvergleich im Hinblick auf die Herstellungskosten nicht plausibel. **Schlussendlich die Menge der Erdmassenbewegung kann kein Kriterium für oder wider einen Bau sein.**

Weitere und vertiefende Einwendungen werden dem Erörterungstermin vorbehalten.

#### 4.6 Gossenberg

Die Menge der Erdmassenbewegung kann wie bereits ausgeführt auch hier kein Kriterium für oder wider einen Bau sein. Die Ortschaft Gossenberg liegt ca. 1 km vom angedachten Gelände des VLP entfernt, der Beginn der Ortsbebauung von Meeder-Neida liegt hingegen in 284m Entfernung vom möglichen Gelände. Die nicht näher belegte Behauptung, am dortigen Standort würden Teilbereiche von Krumbach und Gossenberg innerhalb der 50-dB(A) -Lärmkurve liegen, wird angezweifelt. Hierfür ist insbesondere maßgeblich, dass bei der Lärmprognose für den Standort Neida offensichtlich bereits lärmoptimierte Routen geprüft wurden. Da das gesamte Verfahren allein darauf ausgerichtet zu sein scheint, eine Vorzugsvariante für Neida darzustellen, wird vermutet, dass derartige Optimierungen für alle anderen Alternativen im Hinblick auf den Lärm nicht vorgenommen wurden und folglich für Neida der Lärm unterschätzt und für die anderen Alternativen der Lärm überschätzt wurde.

Auch bei der Bewertung von Gossenberg ist nicht nachvollziehbar, dass hier wegen einer Entfernung von Coburg von 12 km und einer entsprechenden Fahrzeit von 20 min diese Alternative einen doppelt gewichteten Negativpunkt erhalten hat. Auch ist nicht erkennbar, wieso die Straßenanbindungssituation in Gossenberg im Vergleich zu Neida schlechter sein soll. In diesem Zusammenhang ist auch die Einordnung des Straßenlärms nicht plausibel. Gleiches gilt für die Einschätzung der Beeinträchtigungen der Landschaft. Die Annahme, dass in Neida im Hinblick auf die Landschaft **keinerlei** Beeinträchtigungen zu befürchten seien, entbehrt jeglicher Grundlage. Wieso Gossenberg bei den Parametern Landschaftsbild und unzerschnittene, lärmarme Räume mit 4 bewertet wurde, ist nicht erkennbar. Auch die unterschiedliche Einstufung von Neida einerseits und Gossenberg andererseits im Hinblick auf das Schutzgut Wasser erscheint nicht korrekt. Darüber hinaus wird angezweifelt, dass die Bewertung der Kosten für die Anlage zutreffend ist.

Weitere sowie vertiefende Einwendungen werden dem Erörterungstermin vorbehalten.

#### 4.7 Bamberg Breitenau

Nicht nachvollziehbar ist, wieso der Sonderlandeplatz Bamberg-Breitenau nicht in die vertiefte Alternativenprüfung mit einbezogen wurde.

Der Sonderlandplatz hat derzeit eine Start-/Landebahn von 1.290m x 23,5m und ist zugelassen bis 5,7 t. Der Antrag auf Genehmigung bis 10 t wegen des Neukaufs eines Jets durch die Fa. Brose läuft. Ein neuer Tower und eine Abfertigungshalle sind im Bau. Das Gelände wird umzäunt. Instrumentenflug für Helikopter ist beantragt. Eine der Bedingungen dafür, dass sich die Firma Brose in Bamberg ansiedelt, war das Verlegen der Hochspannungsleitung im Bereich des Flugplatzes. Stand April 2015 ist die Leitung unterirdisch verlegt. Die Annahme im Gutachten zur Ausbaufähigkeit, die nördlich querende Hochspannungsleitung stünde einem Ausbau entgegen, ist damit bereits tatsächlich unzutreffend.

Es drängt sich förmlich auf, diese Alternative in den Blick zu nehmen. Das hierzu vom Gutachter der Antragstellerin erstellte Gutachten zur Ausbaufähigkeit des Sonderlandeplatzes Bamberg-Breitenau leidet von vornherein darunter, dass erneut völlig überzogene Planungsanforderungen gestellt wurden, in dem auch hier eine Bahnlänge von 1.420 m gefordert wurde.

Weitere sowie vertiefende Einwendungen werden dem Erörterungstermin vorbehalten.

#### **4.8 Coburg-Neida**

Schlussendlich ist die konkrete Bewertung des Standortes Neida in der vergleichenden Standortbewertung nicht nachvollziehbar.

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit hätte diese Alternative nicht besser bewertet werden dürfen als die übrigen, da der hier gewählte Maßstab offenkundig rechtswidrig ist. Im Hinblick auf die Parameter Erholung und beeinträchtigte Lebensräume wurde die Intensität der Betroffenheit in Neida falsch bewertet. Die Annahme, es ergäben sich keinerlei Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der unzerschnittenen, lärmarmen Räume, ist nicht nachvollziehbar. Darüber hinaus wurde die Betroffenheit des Bodendenkmals fehlerhaft gewichtet. Die Vergabe einer Punktzahl von 4 für angeblich kaum vorhandene Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser belegt, in welchem Umfang die Antragstellerin die angespannte Situation infolge der zu erwartenden Eingriffe in dieses Schutzgut verkannt hat. Insofern ist auch zu bemerken, dass die Einbeziehung der Rodung von 6 ha Wald bei der Bewertung der Branden-

steinsebene mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz ebenso für die in Neida zu erwartenden Waldrodungen hätte erfolgen müssen.

Ganz generell fällt noch auf, dass die Flächenverluste und damit die Eigentumsbetroffenheiten ausschließlich über die Herstellungskosten erfasst wurden, da in der Bewertungsmatrix der vergleichenden Standortbewertung die Eigentumsbeeinträchtigung trotz der besonderen Bedeutung des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz kein eigenständiges Bewertungskriterium war. Auch dies ist zu beanstanden.

Auf Seite 12 des DWD-Gutachtens (Dokument 5.5-2) wird dargestellt, dass der Standort des geplanten Neubaus bezüglich Nebelhäufigkeit z.B. mit Ottowind oder Lautertal-Oberlauter vergleichbar sei. Dies wird angezweifelt, da Ottowind sich an einer Anhöhe befindet, während Neida eher in einer Senke liegt. Die Nebelwahrscheinlichkeit wird damit höher zu bewerten sein als an den zum Vergleich herangezogenen Standorten. Der Nebel ist relativ häufig so gelagert, dass z.B. in Beiersdorf die Sonne scheint und über den Wiesen und Feldern Richtung Neida wabert der Bodennebel.

Insgesamt ist festzustellen, dass die vergleichende Standortbewertung für eine fehlerfreie Alternativenbetrachtung nicht geeignet ist und bei zutreffender Einordnung und Gewichtung der geprüften Parameter der Standort Neida sich zweifelsfrei als nachrangig erwiesen hätte.

Weitere sowie vertiefende Einwendungen werden dem Erörterungstermin vorbehalten.

## **5. Fehlerhafte Auswahl und Dimensionierung des Standorts Meeder-Neida**

Aber auch unabhängig von offensichtlich vorzugswürdigen Alternativen sind die Gründe für die Auswahl des Standortes Meeder-Neida nicht nachvollziehbar.

Dies gilt bereits wegen der Bau- und Betriebskosten (siehe oben).

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass offenbar für keine der betrachteten Varianten die entstehenden Rückbaukosten für die Brandensteinsebene mit in die Be-

trachtung einbezogen wurden, dies wäre aber erforderlich gewesen.

Darüber hinaus zeigen die Planungen, dass hier eine völlig **überdimensionierte Anlage** geschaffen werden soll, für die nicht einmal ansatzweise ein Bedarf entsteht, zugleich aber in den Planungsunterlagen an den geplanten Verkehrslandeplatz bestehende Restriktionen nicht aufgedeckt oder sonst thematisiert wurden. Im Einzelnen sind folgende Einwendungen veranlasst:

Die Ausrichtung der Piste erfolgte offensichtlich nicht nach Windverteilung, sondern nach den örtlichen Gegebenheiten. Dies führt zu möglichen und im Antrag nicht thematisierten Nutzungsbeschränkungen. Der Bezug auf ICAO zur Ermittlung des Flugplatzbezugscode ist falsch. In Deutschland sind zuerst die nationalen und europäischen Gesetze, Richtlinien und Empfehlungen zu beachten, erst wenn dort nichts geregelt wird, können die Standards und Empfehlungen der ICAO herangezogen werden.

Warum ein paralleler Rollweg, der bei gleichzeitiger Nutzung der Graspiste für Motorflugzeuge nicht benutzt werden kann, trotzdem ausgewiesen wird, ist nicht nachvollziehbar.

Zu kritisieren ist, dass die Antragsteller keinen Bezug nehmen zu den nationalen Richtlinien und Empfehlungen. So wird NfL-I 201/93 für die Installation des PAPI nicht erwähnt.

Dies gilt auch für die Beschreibung der Hindernisfreiheit, auch hier müssen zuerst die nationalen Regelungen beachtet werden. Bei den Hindernisflächen erstaunt, dass für jede Piste eine eigene Definition erfolgt, aber keine Hindernisgesamtbeurteilung für den Flughafen durchgeführt wurde.

Auch bei den Hubschrauberanflügen bleiben die nationalen Richtlinien und Empfehlungen konstant unbeachtet.

Auch unter dem Gesichtspunkt der **Hindernisfreiheit** begegnet die Planung erheblichen Bedenken. Zur „sicheren“ Durchführung des Luftverkehrs gelten Betriebsregeln für drei Betriebsarten (Sichtflugverkehr, Nichtpräzisionsflugverkehr und Präzisionsflugverkehr). Alle drei Betriebsarten müssen die Sicherheit des Luftverkehrs herstellen, sonst wären sie nicht zulässig. Dabei ist es egal, ob es sich um Platzrundenver-

kehr, Inlandverkehr, Regionalverkehr, internationalen Verkehr oder interkontinentalen Verkehr handelt. Die DFS hat lediglich festgelegt, dass für Starts und Landungen an Flugplätzen für Flugzeuge ab 15,7 t MTOW eine Ausrüstungspflicht für Instrumentenflug besteht. Dies zeigt, für den VLP Coburg gibt es keine Pflicht, instrumentengestützte Verfahren anzubieten. Nicht die Sicherheit des Flugbetriebs wird durch instrumentengestützte Verfahren erhöht, sondern ausschließlich die Nutzbarkeit der Flughäfen und die jährliche Betriebsdauer der Flugzeuge. Dass auch unter dem Gesichtspunkt der Landes- oder Regionalplanung kein Erfordernis eines instrumentengestütztes Flugbetriebs besteht, wurde bereits oben dargelegt.

Es erstaunt, dass die Vorhabenträgerin sich bei den maßgeblichen Auswirkungen auf die Komplexität der Flugverfahrensplanung zurückzieht und auf DFS und BAF verweist. Alleine für die Auswirkungsbetrachtungen, Lärm und Hindernisfreiheit, reicht dieser Verweis nicht aus. Es ist in dieser Phase der Planung nicht ausreichend auf die Komplexität zu verweisen und sich in Allgemeinplätzen zu verlieren, indem festgestellt wird, dass die Hindernissituation kein besonderer Einzelfall sei und in ähnlicher Form an vielen Flugplätzen bestehe. Dies ist deshalb auch von Bedeutung, weil bei der Bewertung von Alternativen die erkannte Hindernissituation als Ausschlussgrund (Steinrücken) angeführt wurde. Wird doch in der Beschreibung der Ausgangslage die Sicherheit des Luftverkehrs beschrieben. Hindernisse werden nicht durch Instrumentenflug obsolet.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens hätte die Untersuchung eines Modells für die An- und Abflugverfahren, inklusive der Fehlanflugverfahren, erwartet werden können. Wenn die Gutachter auf ihre Erfahrung zurückgreifen, kann dies schnell daneben gehen. Die Gutachter gehen davon aus, dass bei einem Fehlanflugverfahren eine Höhe von +400 m über dem Flughafenbezugspunkt erreicht wird. Dabei werden innerhalb der inneren Horizontalfläche durchaus Geländehöhen von bis zu fast 380 m erreicht, sodass zwischen Flughöhe und Gelände nur noch etwa 50 m bestehen. Nach LuftVO dürfen Flughöhen unter 150 m nur bei Starts und Landungen unterschritten werden. Platzrunde und Fehlanflugverfahren sind weder als Starts noch als Landung zu werten.

Zwar zitiert der Gutachter die maßgebliche Richtlinie. Das hat aber offensichtlich keinen Einfluss auf die Gestaltung der Platzrunden gehabt. Der Verweis auf die örtli-

chen Gegebenheiten begründet keine derartige Missachtung der Richtlinie.

Die Planung des VLP erfolgte, so der ausdrückliche Hinweis des Planers im technischen Bericht, nach dem Grundsatz des Massenausgleichs. Dies mag für Straßenplanungen als Grundsatz hinnehmbar sein, in der Flughafenplanung gilt zuerst der Grundsatz der Hindernisfreiheit. Danach sollte die Minimierung des Eingriffs planungsleitend sein und erst danach die Betrachtung wirtschaftlicher Aspekte. Der vorgelegte Antrag beachtet diese Reihenfolge nicht.

Schlussendlich muss noch auf einen ganz wesentlichen Aspekt aufmerksam gemacht werden. Die nun konkret vorgesehenen flugbetrieblichen Anlagen (Start- und Landebahn, Rollwege) sind geeignet, insgesamt **eine Bewegungskapazität von ca. 150.000 Flugbewegungen jährlich** abzuwickeln. Ein diesbezüglicher Bedarf besteht ganz ersichtlich nicht, so dass das Vorhaben nicht nur im Grundansatz, sondern auch in seiner konkreten Dimensionierung in keiner Form erforderlich ist. Dies gilt insbesondere deshalb, weil die völlige Überdimensionierung durch eine viel zu lange Bahn und unter Kapazitätsaspekten nicht erforderliche Rollwege in besonders hohem Maße dafür verantwortlich ist, dass Grunderwerb in exorbitantem Umfang getätigt werden muss. Unabhängig davon, dass ein Grunderwerb zum Zwecke der Realisierung des Vorhabens bereits deshalb nicht möglich ist, weil es dem Vorhaben an einer Planrechtfertigung fehlt, ist aber jedenfalls auch die konkrete Dimensionierung zu beanstanden und damit der durch die Überdimensionierung veranlasste Eingriff in eigentumsrechtliche Rechtsposition als rechtswidrig zu erachten.

Weitere sowie vertiefende Einwendungen werden dem Erörterungstermin vorbehalten.

## **B. Landes- und Regionalplanung**

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens stellt keine Standortentscheidung zugunsten eines VLP am Standort Neida dar. In der Landesplanerischen Beurteilung wurden alle geprüften Standorte – nach Maßgabe einiger Nebenbestimmungen – dahingehend bewertet, dass diese mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen seien (Landesplanerische Beurteilung für den geplanten Aus- bzw.

Neubau eines Verkehrslandeplatzes im Raum Coburg, Regierung von Oberfranken, vom 14. August 2007, S. 3, A I).

Der vorliegende Antrag ist nach § 6 Abs. 2 Satz 1, 1. Alt. LuftVG abzulehnen, da das Vorhaben nicht den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Zu den Erfordernissen der Raumordnung zählen neben den strikt verbindlichen Zielen der Raumordnung auch die Grundsätze der Raumordnung, die im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind. Eine Auslegung der vorhandenen Erfordernisse der Raumordnung ergibt, dass das geplante Vorhaben unzulässig ist.

## **1. Landesentwicklungsprogramm Bayern**

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) legt in 4.5.5 „Luftverkehrsanschlüsse für die Allgemeine Luftfahrt“ fest:

*„(Z) In der Regel muss jede Region über mindestens einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen. In der Region 14 (München) ist zusätzlich zu der bestehenden zivilen Luftverkehrsinfrastruktur kein neuer Verkehrslandeplatz zuzulassen.*

*„(G) Die regionalen Luftverkehrsanschlüsse für die Allgemeine Luftfahrt sollen in ihrem Bestand gesichert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.“*

Zur Begründung heißt es:

*„Zur Anbindung von regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Luftverkehr oder bei einem hohen Anteil an Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sind Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorzusehen. Sie sollen eine befestigte Start- und Landebahn von 1200 bis 1600 m haben. Dem Verkehrslandeplatz Augsburg kommt dabei besondere Bedeutung zu. Er ist einer der aufkommensstärksten Verkehrslandeplätze Bayerns. Auf Grund der großen wirtschaftlichen Bedeutung der Luftverkehrsinfrastruktur für die Unternehmen der Region soll der Flugplatz als moderner City Airport für den Geschäftsreise- und Werkluftverkehr*

*weiterentwickelt werden.*

*Auch die regionalen Schwerpunktlandeplätze Aschaffenburg (Region 1), Bayreuth, Hof-Plauen (Region 5), Coburg (Region 4), Eggenfelden (Region 13), Giebelstadt (Region 2), Haßfurt (Region 3), Ingolstadt-Manching (Region 10) und Straubing-Wallmühle (Region 12) haben einen hohen Anteil an gewerblichem Geschäftsreise- und Werkluftverkehr. Diese sollen daher, soweit die flugsicherungsmäßigen und sonstigen Voraussetzungen geschaffen werden können, für den Instrumentenanflug unter Einbindung in einen entsprechenden Luftraum ausgestattet sein. Die Festlegung weiterer Flugplätze soll unter Berücksichtigung des Verkehrsbedarfs geprüft werden.“*

### **1.1. Fehlerhafte Gleichsetzung der Stadt Coburg und des Landkreises mit der Region 4 im LEP**

Allen Antragsunterlagen und Gutachten liegt die fehlerhafte Annahme zugrunde, es gebe eine „Region Coburg“. So heißt es im Antrag auf Seite 21:

*„Die Bedürfnisse des Luftverkehrs aus der Region Coburg werden derzeit maßgeblich über den VLP CO-BE abgedeckt.“*

Eine „Region Coburg“ gibt es in landesplanerischer Hinsicht nicht. Beim Begriff der Region handelt es sich um einen landesplanerisch feststehenden Begriff.

Wie den obigen Auszügen aus dem LEP entnommen werden kann, gehört Coburg zur Planungsregion 4 (Oberfranken West), die das Gebiet mehrerer Landkreise umfasst, ohne aber die Größe eines Regierungsbezirks zu besitzen. Dementsprechend ist zutreffender Maßstab zur Beurteilung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung die Frage, ob LEP und REP die Errichtung eines neuen VLP in der Region Oberfranken West überhaupt zulassen und – sofern LEP und REP einen neuen VLP grundsätzlich zulassen – welche Anforderungen LEP und REP an einen neuen VLP knüpfen.

Dies wird in den Antragsunterlagen vollständig verkannt:

Die Antragstellerin verwendet den Begriff der Region durchweg als Synonym für

Coburg und Umgebung. So heißt es in den Antragsunterlagen:

*„Der Flugplatz BE ist nicht so ausbaubar, dass er dem in der Region bestehenden Bedarf an Luftverkehr gerecht werden würde.“*

Auch hier wird der falsche Regionenbegriff verwendet. Diese falsche Verwendung wird fortgesetzt, wenn es im Antrag heißt, das Landesentwicklungsprogramm sehe für die „Region Coburg“ die dann nachfolgend näher aufgeführten Ziele vor.

Soweit dann im Anschluss Punkt 4.5.5 des LEP 2013 zitiert wird, wird bewusst verschwiegen, dass der dort verwendete Begriff der „Region“ die „Region Oberfranken-West“ meint, nicht aber eine „Region Coburg“.

In der weiteren Begründung der Antragsunterlagen werden die Absätze der Begründung zum LEP 2013 Punkt 4.5.5 in ihrer Reihenfolge so verändert, dass ein falscher Eindruck entsteht, der im Ergebnis die landesplanerische Aussage – wie noch zu zeigen wird – praktisch in ihr Gegenteil verkehrt und für den neuen VLP-Standort eine angebliche Notwendigkeit zum Ausbau für Instrumentenanflug angenommen.

Die Absätze 3 und 4 der Begründung zum LEP zu Punkt 4.5.5 sagen in der richtigen Reihenfolge Folgendes aus:

*„Zur Anbindung von regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Luftverkehr oder bei einem hohen Anteil an Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sind Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorzusehen. Sie sollen eine befestigte Start- und Landebahn von 1 200 bis 1 600 m haben. (...)“*

*„Auch die regionalen Schwerpunktlandeplätze Aschaffenburg (Region 1), Bayreuth, Hof-Plauen (Region 5), Coburg (Region 4), Eggenfelden (Region 13), Giebelstadt (Region 2), Haßfurt (Region 3), Ingolstadt-Manching (Region 10) und Straubing-Wallmühle (Region 12) haben einen hohen Anteil an gewerblichem Geschäftsreise- und Werkluftverkehr. Diese sollen daher, soweit die flugsicherungsmäßigen und sonstigen Voraussetzungen geschaffen werden können, für den Instrumentenanflug unter Einbindung in einen entsprechenden Luftraum ausgestattet sein.“*

Der Antrag vertauscht offenbar bewusst die Reihenfolge der Sätze, so dass eine völlig andere Lesart des LEP entsteht.

Der LEP fordert zielförmig, dass jede Region über einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen muss. Ob dies in der Region 4 der Fall ist, muss anhand der in Region vorhandenen Luftverkehrsanschlüsse für die Allgemeine Luftfahrt beurteilt werden. Wie die Antragstellerin selbst darstellt, gibt es in im Umkreis von ca. 100 km und einer Anfahrtszeit von unter einer Stunde vier Verkehrslandeplätze.

1. Coburg, Werkverkehr, IFR-Verfahren, zugelassen Motorflugzeuge bis 5,7 t.
2. Bamberg, 45 km, 34 Fahrminuten, Strahlflugzeuge bis 5,7 t. (10 t beantragt) IFR –Ausbau ist möglich. (Verlegung einer Starkstromleitung u.d.Erde.)
3. Haßfurt, 54 km und 45 Fahrminuten, IFR-Verfahren, Charterflug mit Jets bis 5,7 t.
4. Bayreuth, 95 km, 1:05 Fahrzeit, IFR-Verfahren, zugelassen f. Jets bis 5,7 t,

Durch die A73 sind die Regionalf Flughäfen Nürnberg und Erfurt innerhalb von ca. 75min erreichbar. Von dort können Flüge (Charter oder Privatflüge) mit Flugzeugen auch über 10 Tonnen durchgeführt werden.

Die Analyse zeigt damit, dass die Region 4 bereits über ausreichende Luftverkehrsanschlüsse verfügt. Wird eine zumutbare Anreiseentfernung von 60 Minuten +/- 15 Minuten angenommen, verfügt die Teilregion 4 bereits über ausreichend Luftverkehrsanschlüsse an die Verkehrslandeplätze (VLP) Coburg Brandensteinsebene, Bamberg, Hassfurt, Bayreuth, Hof und den Flughafen Nürnberg.

Das Ziel 4.5.5 im LEP kann folglich bereits deshalb nicht für die Begründung eines Neubaus in Meeder-Neida herangezogen werden, weil dieses Ziel durch mehrere Luftverkehrsanschlüsse bereits übererfüllt wird.

## **1.2. Verletzung des Grundsatzes in Nr. 4.5.5 LEP**

Im Sinne der möglichsten Vermeidung von Flächenverbrauch und Neubau hat sich der Freistaat Bayern ausweislich des Grundsatzes in 4.5.5. des LEP für den **Vor-**

**rang der Sicherung des Ausbaus vorhandener VLP** entschieden. Entgegen der Auffassung der Vorhabenträgerin **steht damit Z 4.5.5 des LEP dem Vorhaben sogar entgegen, da es gegen den Grundsatz verstößt, vorhandene luftrechtliche Infrastrukturen zu erhalten und ggf. bedarfsgerecht auszubauen.**

Dieser Befund wird bestätigt durch die Begründung des LEP. Dort wird in Bezug auf den in Coburg/Brandensteinebene vorhandenen VLP ausgeführt, dass dieser, **so weit die flugsicherungsmäßigen und sonstigen Voraussetzungen geschaffen werden können**, für den Instrumentenanflug unter Einbindung in einen entsprechenden Luftraum ausgestattet werden soll. Nach Auffassung der Vorhabenträgerin ist dieser Ausbau am vorhandenen VLP Brandensteinebene nicht möglich. Die Bedingung des LEP für eine Einführung von VLP ist damit nach Auffassung der Antragstellerin nicht realisierbar, sodass aus der Begründung des LEP auch keine Verpflichtung für einen entsprechenden Ausbau der Brandensteinebene folgen kann. Da sich diese Begründung aber erkennbar ausschließlich auf den vorhandenen Standort bezieht, kann für den hier geplanten Neubau aus dieser Regelung rein gar nichts abgeleitet werden.

Ganz im Gegenteil schließt sich die eigentlich maßgebliche Erwägung des Landesgesetzgebers unmittelbar an:

*„Die Festlegung weiterer Flugplätze soll unter Berücksichtigung des Verkehrsbedarfs geprüft werden.“*

Damit schließt sich der Kreis zum Grundsatz in 4.5.5, da der LEP eine Neuausweisung eines VLP für die allgemeine Luftfahrt nur dann wünscht, wenn entweder ein Luftverkehrsanschluss nicht vorhanden ist oder in der Region – hier also in Oberfranken West – Bedarf für einen weiteren Luftverkehrsanschluss besteht. Dabei muss zuvor (Grundsatz 4.5.5) geprüft werden, ob dieser Bedarf nicht durch einen Ausbau der vorhandenen VLP in der Region gedeckt werden kann.

Indem die Antragsunterlagen dies verkennen, sind sie für die landesplanerische Beurteilung nicht geeignet.

Falsch ist damit auch die Aussage auf Seite 24 des Antrags, dass der Bedarf sich

„bereits aus der Notwendigkeit zur Gewährleistung des Instrumentenflugbetriebs im Raum Coburg und der fehlenden Ausbaufähigkeit des VLP BE sowie anderer bestehender VLP'e“ ergebe (ebenso Auf Seite 27 „Variante zur Umsetzung der landes- und regionalplanerischen Erfordernisse zur Schaffung und Erhaltung eines VLPs mit Instrumentenflugbetrieb für die Allgemeine Luftfahrt in der Region Coburg“).

Wie gezeigt fordert der LEP keinen IFR-Betrieb in Coburg, sondern lediglich, dass für die Planungsregion Oberfranken West ein Luftverkehrsanschluss mit IFR zur Verfügung stehen soll. Dies ist bereits jetzt gewährleistet.

Da – wie später noch weitergehend begründet wird – in der Region unter Berücksichtigung der vorhandenen VLP kein Bedarf für einen weiteren VLP besteht, verletzt das Vorhaben den Grundsatz in 4.5.5 des LEP und wird zugleich durch das Ziel 4.5.5 in keiner Form gerechtfertigt.

Offensichtlich war dem Vorhabenträger das Dilemma in Bezug auf das LEP gewärtig. Deshalb wurde eine Konkurrenzsituation zwischen Verkehrslandeplätzen beschrieben, dies es tatsächlich nicht gibt. In der Regel sind mehr als 90 Prozent des Verkehrsaufkommens auf solchen VLP lokales Aufkommen, das sich ausschließlich aus der Sportfliegerei ergibt und bestenfalls bei Meisterschaftswettbewerben ein Wettbewerb um den Sieg stattfindet. Es ist auch unsinnig für VLP, deren betriebswirtschaftliche Ergebnisse niemals kostendeckend sein können, eine Konkurrenzsituation zu beschreiben. Das LEP hat mit dem Ziel die richtigen Maßstäbe gesetzt: Anbindung jeder Region an den Luftverkehr durch einen VLP. Auch nur über dieses Ziel sowie der Förderung des Flugsports, und nicht die Konkurrenzsituation, können öffentliche Mittel als verlorene Zuschüsse für Bau, Ausbau und Betrieb von VLP bereitgestellt werden.

### **1.3. Verwendung veralteter gesetzlicher Vorgaben**

Die oben dargestellten Verdrehungen und subjektiven Einschätzungen werden auf Seite 23 des Antrags schließlich „Vorgaben der Landes- und Regionalplanung“, denen die Schaffung eines VLP mit Instrumentenanflug entspreche; die Errichtung eines neuen VLP mit diesen Vorgaben diene „der Aufrechterhaltung der raumordnerischen Erfordernisse an die Luftverkehrsinfrastruktur“.

Hier verkennen die Antragsteller vollkommen den Charakter der Landesplanung. Bereits im „Leitbild“ auf Seite 4 des LEP 2013 steht:

*„Das Landesentwicklungsprogramm Bayern legt die Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung und Entwicklung in Bayern fest. Es stellt Spielregeln dafür auf, wo im begrenzten Raum welche Nutzungen unter welchen Voraussetzungen zulässig sind.“*

Von Forderungen, die umzusetzen sind, kann gar keine Rede sein, sondern lediglich von Zulässigkeitsvoraussetzungen. Einen Bedarf können die Inhalte der Landesplanung also nicht darstellen. Insoweit kann die Landesplanung den Bedarf nicht begründen, worauf sie in der raumordnerischen Beurteilung auch deutlich hingewiesen hat, sondern setzt die vorhabenbezogene Darlegung eines Bedarfs jeweils voraus.

Die Bedarfsbegründung (Dokument 2.2 Teil 3) zitiert auf Seite 10 angeblich das LEP 2013:

*„In der Regel soll jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen.“*

Dieser Satz stellt aber ein wörtliches Zitat aus dem LEP 2006 dar; er findet sich dort unter Punkt 1.6.8 auf Seite 51; erst der nachfolgende Satz steht auch im LEP 2013.

Auch die weiteren Argumente, wonach in der Begründung des LEP 2013 stehe, „dass zur Deckung der regionalen und teilräumlichen Luftverkehrsnachfrage entsprechende Landeplätze notwendig“ seien, findet sich nicht an der angegebenen Stelle, sondern ist ebenfalls dem LEP 2006 (S. 177 zu Punkt 1.6.8) entnommen.

Die Fehler setzen sich in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung (Seiten 9 und 10) fort. Seite 9 unten enthält angeblich ein Zitat aus dem LEP 2013:

*„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 Werkluftverkehr sollen Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorgehalten werden.“*

Im LEP 2013 findet sich dieses Zitat aber nicht. Vielmehr ist es wörtlich im LEP von 2006 unter Punkt 1.6.8 als damaliges Ziel der Landesentwicklung vermerkt; dieses LEP 2006 ist mit Inkrafttreten des LEP 2013 mit dem Ablauf des 31.08.2013 außer Kraft getreten.

Festzuhalten bleibt, dass in den Antragsunterlagen falsche Zitate verwendet werden, die den Eindruck einer dringenderen Forderung nach einem Neubau erwecken sollen. Es kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass die Vorhabenträgerin ihrem Antrag fehlerhaft die alten gesetzlichen Bestimmungen des nicht mehr geltenden LEP 2006 zugrunde gelegt hat.

Zum ebenfalls falsch erweckten Eindruck, Instrumentenflug sei gefordert, gilt das oben Dargelegte.

## **2. Regionalplan Oberfranken West**

Derselbe Befund ergibt sich aus dem Regionalplan Oberfranken West (REP). Auch mit den dort zu findenden Vorgaben der Regionalplanung ist das Vorhaben unvereinbar.

Nr. 1.6.1 des REP zum zivilen Luftverkehr lautet:

*„Zur Anbindung insbesondere der Mittelbereiche Coburg, Kronach, Lichtenfels und Bamberg soll in der Region mindestens ein Verkehrslandeplatz als Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt vorgehalten werden.“*

Der REP konkretisiert also den LEP nur insoweit, als er festlegt, dass der vom LEP geforderte VLP für die allgemeine Luftfahrt insbesondere der Anbindung der Mittelbereiche Coburg, Kronach, Lichtenfels und Bamberg dienen soll. Zugleich lässt sich hieraus ableiten, dass der REP davon ausging, dass die Anbindung all dieser Mittelbereiche über einen VLP möglich ist.

Davon, dass der REP die Errichtung eines neuen VLP (auch als Ersatz für einen vorhandenen) fordern oder auch nur gutheißen würde, ist auch im Rahmen der Begründung keine Rede.

Diese lautet:

*„Der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene ist mit seinem hohen Anteil an Geschäftsreise- bzw. Werkverkehr ein Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt in der Region Oberfranken-West. Da der jetzige Standort aufgrund seiner kurzen Landebahn von nur 860 m in seinem Bestand als gefährdet eingestuft wird, wurde zunächst die Erweiterung oder ein Neubau an einem anderen Standort im Landkreis Coburg angestrebt.*

*Im Auftrag der zu diesem Zweck gegründeten Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Verkehrslandeplatz Region Coburg wurde eine Standortsuche für den Coburger Raum durchgeführt. Das beantragte Raumordnungsverfahren (ROV) für vier Standorte wurde im August 2007 für alle vier Standorte positiv abgeschlossen.*

*Da der Sonderlandeplatz Breitenau in Bamberg von den US-Streitkräften betrieben und somit zunächst auch nur für die Dauer ihrer Stationierung in Bamberg gesichert ist, gab es zusätzliche Überlegungen, die Suche nach einem gemeinsamen neuen Verkehrslandeplatz im Sinne einer regionalen Zusammenarbeit zu bündeln und auf die Achse Bamberg-Coburg auszudehnen.*

*Der Regionale Planungsverband Oberfranken-West hat deshalb in einem Gutachten weitere grundsätzlich geeignete Standorte ermitteln lassen. Eine Vertiefung der Ergebnisse und die Beantragung eines ROV ist jedoch nicht erfolgt.*

*Aus regionalplanerischer Sicht sollte in der Region mindestens ein Verkehrslandeplatz für den Instrumentenflugbetrieb vorgehalten werden.“*

Der REP **berichtet** damit lediglich über bisherige Überlegungen, ohne sich festzulegen, ob ein Neubau als Ersatz für die Brandensteinebene für erforderlich gehalten wird oder ob unter zusätzlicher Ersetzung von Bamberg ein neuer VLP im Sinne einer regionalen Zusammenarbeit zwischen den Teilregionen Coburg und Bamberg

favorisiert wird.

Soweit im Antrag der Regionalplan Oberfranken-West Absatz des REP zitiert wird, der die „Mittelbereiche Coburg, Kronach, Lichtenfels und Bamberg“ anspricht, wird zwar einerseits deutlich, dass Coburg keine Region ist. Aber durch die Vertauschung der oben zitierten Absätze soll vermittelt werden, dass der Regionalplan ebenfalls Instrumentenanflug fordern würde. Hierfür gibt der REP freilich nichts her, er widmet sich dieser Frage schlicht nicht.

Auch in der weiteren Darstellung im Antrag auf Seite 22 wird aufgrund eines Zitats aus dem Regionalplan Oberfranken-West, wonach der Bestand der Brandensteins ebene BE als gefährdet eingestuft werde, der Eindruck erweckt, es bestehe eine objektive Gefährdung. Dies ist aber nicht der Fall, da die Landesplanerische Beurteilung der Regierung von Oberfranken (Dokument 2.3.3.1) auf Seite 14 deutlich macht, wer den Bestand als gefährdet ansieht, nämlich die Stadt Coburg, der Landkreis Coburg und die hauptnutzenden Unternehmen. Dies aber ist keine objektive Gefährdung, die verifiziert worden ist, sondern nur eine subjektive Einschätzung. Zugleich äußert sich die Landeplanerische Beurteilung nicht zu der für die Frage der Raumverträglichkeit entscheidenden Frage des Bedarfs für einen der betrachteten Standorte. Es wird vielmehr lediglich geprüft, ob die vorgeschlagenen Standorte mit (sonstigen) Belangen der Raumordnung verträglich wäre.

Soweit der Regionalplan der Region 4 (Oberfranken-West) zitiert wird, dass u.a. zur Anbindung der Mittelbereiche Coburg, Kronach, Lichtenfels und Bamberg in der Region mindestens ein VLP als Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt vorgehalten werden soll, so ist diesem nicht zu entnehmen, dass auch Instrumentenanflug erforderlich sei.

Soweit auf Seite 10/11 der Bedarfsbegründung behauptet wird:

*„Da der jetzige Standort aufgrund einer kurzen Landebahn in seinem Bestand als gefährdet eingestuft wird, strebt der Regionalplan eine Erweiterung oder einen Neubau an einem anderen Standort im Landkreis Coburg an“,*

so stimmt diese Behauptung nicht. Im Regionalplan steht unter der Begründung zu

Punkt 1.6.1:

*„Da der jetzige Standort aufgrund seiner kurzen Landebahn von nur 860 m in seinem Bestand als gefährdet eingestuft wird, wurde zunächst die Erweiterung oder ein Neubau an einem anderen Standort im Landkreis Coburg angestrebt.“*

Nicht also strebt der Regionalplan einen Neubau an, sondern er vermerkt nur, dass ein Neubau „zunächst“ angestrebt wurde. Das ist etwas Anderes. Wie oben dargestellt, trifft der REP weder eine Standortentscheidung für einen Neubau noch überhaupt für einen Neubau eines VLP. Der Begründung kann allerdings entnommen werden, dass es dem REP – wie auch dem LEP – vorrangig um die Erhaltung der vorhandenen Standorte geht.

Dass der Bestand gefährdet sei, ist keine objektiv feststehende Tatsache, sondern die Einschätzung der Stadt Coburg, des Landkreises Coburg und der hauptnutzenden Unternehmen, die der genaueren Analyse und Bewertung bedarf.

Offenbar sieht aber der Regionale Planungsverband Oberfranken-West selbst keinen Bedarf für einen neuen VLP als Ersatz für die Brandensteinsebene, sondern erwägt ein Singlekonzept unter Verbindung der Teilregionen. Auch deshalb steht der REP dem Vorhaben eher entgegen, da er von der Regionalplanung angedachte Konzepte ausschließt.

Entgegen Seite 11 der Bedarfsbegründung ist ein Neubau damit nicht erforderlich, um den landesplanerischen Zielvorstellungen gerecht werden zu können. LEP und REP fordern keinen VLP-Neubau mit Instrumentenanflugmöglichkeit, vielmehr steht der Grundsatz des Vorrangs des Ausbaus vorhandener Plätze dem Vorhaben entgegen.

### **3. Zwischenergebnis**

Der Antrag ist bereits deshalb nach § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG abzulehnen.

Hierfür ist gerade entscheidend, dass es auch für die landesplanerische Zulässigkeit eines entsprechenden Neubauvorhabens der Ermittlung eines entsprechenden Bedarfs bedarf, der sich an der Befriedigung der Bedürfnisse für den anzubindenden

Planungsraum (also die Region 4) zu orientieren hat. Der von den Antragstellern gewählte Begründungsansatz, die Stadt Coburg und der namensgleiche Landkreis benötigten einen VLP mit IFR ist von vornherein ungeeignet und damit auch nicht in der Lage, die landesplanerische Zulässigkeit des Vorhabens zu begründen. LEP und REP stehen einem Vorhaben, das – wie hier – ausschließlich die Anbindung einer Teilregion und der Befriedigung eines dort (unterstellten) Bedarfs dienen soll, von vornherein entgegen. Wie bereits der Zielbestimmung 1.6.1 entnommen werden kann, muss der fragliche VLP der Anbindung aller dort genannten Planungsregionen dienen.

Zu diesem Zweck ist der in Meeder-Neida beantragte VLP weder geplant, noch geeignet. Das CDM Gutachten „Standortsuche für einen regionalen Verkehrslandeplatz auf der Achse Bamberg Coburg“ vom 18. Mai 2007 im Auftrag des Regionalen Planungsverbandes Oberfranken West im Rahmen des LEP hat ergeben, dass der Standort Rattelsdorf Nord A die höchste Punktzahl von 389 erreicht hat, und somit für die Region Oberfranken West der geeignetste Standort für einen VLP wäre.

Bereits von seiner Lage her ist der vorgesehene Standort Neida für die Erfüllung der landes- und regionalplanerisch gewünschten Anbindung der gesamten Region nicht geeignet. Der Landkreis Coburg befindet sich im äußersten Norden der Region 4, während die geographische Mitte ca. die Landkreisgrenze zwischen Bamberg und Lichtenfels ist.

## **C. Schutzgut Boden**

### **1. Flächenverbrauch**

Das Vorhaben würde allein zu einem erheblichen und vermeidbaren Flächenverbrauch, der Umwandlung landwirtschaftlich und forstwirtschaftlich genutzter Fläche in Siedlungs- und Verkehrsfläche und deren technischer Überprägung von mindestens 53 ha, davon einer Versiegelung von 12,1 ha im Bereich des geplanten VLP selbst und 3,71 ha außerhalb führen.

Dabei ist festzuhalten, dass der Landschaftspflegerische Begleitplan mit integrierter UVP an unterschiedlichen Stellen unterschiedliche Angaben macht (z.B. Blatt 0083, 0875, 0876, 0884, 0889). Die Unterlage ist damit nicht nachvollziehbar.

Ursachen dieser vermeidbaren Eingriffe sind vor allem die fehlerhafte Alternativenprüfung mit Festlegung auf einen Neubaustandert und die völlige Überdimensionierung mit einer unnötigen Bahnlänge von 1.420 m sowie parallel verlaufender Rollbahn und parallel verlaufender Motor- und Windschleppstrecke.

Die Verluste an landwirtschaftlicher Fläche wären enorm. Zusätzlich zum Flächenverbrauch würden der Landwirtschaft noch ca. 30 ha Flächen mit Auflagen versehen, die aus der Eingriffsregelung herrühren. Auch hier sind die Angaben nicht nachvollziehbar (z.B. Blatt 0084). Dabei ist festzuhalten, dass die Flächen der Nahrungsmittelproduktion weitestgehend entzogen werden.

Durch die Maßnahme würde der landwirtschaftliche Grundstücksmarkt weiter negativ zu Lasten der Landwirte angeheizt. Angesichts der im Landkreis Coburg in den letzten Jahren durch Infrastrukturprojekte wie ICE-Trasse, Autobahn A 73, Bundesstraße B 999 u.a. verursachten Flächenverbräuche ist diese weitere Maßnahme nicht mehr hinnehmbar.

Der Flächenverbrauch wird durch die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auch nicht annähernd ausgeglichen oder ersetzt. Der BN bestreitet, dass die angewandte Grundlage zur Kompensationsermittlung die Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes rechtskonform umsetzt.

Die außerhalb des geplanten VLP durch Anpassungen z.B. der Straßenverbindung verursachten Flächenverbräuche flossen offenbar nicht in die Bilanzierung des Ausgleichsbedarfs (Blatt 1010 ff) ein. Die Summe der durch Überbauung, Versiegelung beanspruchten Flächen ergibt in der Tabelle (Blatt 1010) 11,95 ha.

Die Kompensationsbilanz ist deshalb absolut nicht als positiv einzuschätzen.

Jede Minute werden in Bayern für Siedlungs- und Verkehrszwecke 126 m<sup>2</sup> verbraucht. Mit einem täglichen Verlust von 25 Fußballfeldern (18,1 ha; aktueller Stand 2013) ist Bayern nach wie vor einer der Spitzenreiter unter den Bundesländern beim Flächenverbrauch. Der durchschnittliche tägliche Flächenverbrauch ist seit 2003 so gut wie nicht gesunken.

Die Bayerische Staatsregierung hat erkannt, dass die ungebremste Flächenversiegelung weit reichende negative Folgen auf Klima, Hochwasserproblematik usw. hat und hat es sich entsprechend auf höchster politischer Ebene zum Ziel erklärt, den Flächenfraß zu stoppen. Auch die Bundesregierung hat mit ihrem Ziel, die Flächeninanspruchnahme auf 30 ha/Tag im Jahr 2020 zu reduzieren, das Problem erkannt.

Die umfangreiche Flächenversiegelung bei der geplanten Baumaßnahme steht damit krass im Widerspruch zu den Zielen der Staatsregierung und der Bundesregierung und wird daher vom Bund Naturschutz strikt abgelehnt.

**Der Bund Naturschutz fordert, aus Gründen des Bodenschutzes den Plan nicht festzustellen.**

## **2. Zerstörung gewachsener Böden**

Zusätzlich soll die geplante Fläche wegen des hügeligen Ausgangsgeländes in erheblichem Umfang eingeebnet und verdichtet werden.

Abgrabungen bis 12 m und Auffüllungen bis 6 m (Plan 3.3.2) sind dazu geplant. Dafür würde Jahrtausende lang gewachsener Boden in seinem Gefüge vollständig zerstört, die gewachsenen hydrologischen Bedingungen vollständig und irreversibel umgekrempelt.

Auch für diesen Eingriff gibt es praktisch keine Kompensation. Der BN bestreitet, dass die angewandte Grundlage zur Kompensationsermittlung die Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes rechtskonform umsetzt.

**Der Bund Naturschutz fordert, aus Gründen des Bodenschutzes den Plan nicht festzustellen.**

#### **D. Schutzgut Landschaftsbild und Erholung**

Das gewachsene Landschaftsbild würde durch den geplanten Neubau des VLP völlig umgekrempelt. Abgrabungen von bis zu 12 m und Aufschüttungen von bis zu 6 m, dazu die technische Überprägung durch die Star- und Landebahn, die Rollbahn, die Flughafengebäude, Zuwegungen und Zaun sind nicht praktisch ausgleichbar.

Eine Kompensation ist dafür auch nicht geplant. Der BN bestreitet, dass die angewandte Grundlage zur Kompensationsermittlung die Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes rechtskonform umsetzt.

Dabei hat der Landkreis Coburg in den letzten Jahren wahrlich nicht zu wenige solcher Fehlentwicklungen durchlaufen. Umso mehr sind landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaften auch aus Gründen des Landschaftsbildes zu schützen.

Unter Punkt 3.2.4 heißt es im Antrag:

*„Auf die Bemühungen zur Entwicklung des Fremdenverkehrs im Raum Coburg ist besondere Rücksicht zu nehmen.“*

In der geplanten Einflugschneise liegt das hochdefizitäre Thermalbad Rodach mit Kurbereich, Park und Rehaklinik. Vor zwei Jahren wurde zu dessen Rettung ein Zweckverband bestehend aus Stadt, Landkreis und Stadt Bad Rodach gegründet. Die Stadt Rodach musste ihre Mehrheit abgeben.

Innerhalb von 5 Jahren nach Gründung des Zweckverbandes sollen wieder schwarze Zahlen geschrieben werden. Der Tourismus außerhalb der Stadt Coburg hat hier zweifelsohne einen Schwerpunkt im Landkreis. Auch der Wirtschaftsförderer des

Landkreises Coburg, Schmitz, sieht hier einen Leuchtturm des Tourismus mit Pensionen, Ferienwohnungsanbieter, Hotels.

Es steht zu befürchten, dass mit dem Neubau eine Rückgang der Urlauber und damit ein Verlust von Arbeitsplätzen in Hotellerie Gastronomie, Geschäften und der Klinik einhergehen.

Der BN bittet, diesen Aspekt in der Abwägung insbesondere der Arbeitsplatz-Argumentation zu berücksichtigen.

## **E. Schutzgut Wald**

Rodung von Waldgebieten (Antrag S. 11) sind vorgesehen in Bad Rodach, Gemarkung Hähnles, Bad Rodach, Gemarkung Gauerstadt und Meeder, Gemarkung Neida. Insgesamt sollen 3,38 ha Wald gerodet werden (Blatt 1021).

Im Bereich der Gemeinde Meeder/Neida befinden sich in den Wäldchen Horste des Roten Milan. Im Bereich Hähnles steht nach Angaben der Einwohner eine 500 Jahre alte Femlinde. Umfang 5,60 m.

Der Callenberger Forst ist nicht nur ein Wald, sondern auch ein Höhenzug. Um die Hindernisfreiheit zu erreichen sind „Baumkürzungen“ im großen Umfang erforderlich.

Der BN lehnt die Rodungen ab.

## **F. Schutzgut Wasser**

Die Planfeststellung umfasst gem. § 9 LuftVG in Verbindung mit § 75 VwVfG auch die Erteilung der erforderlichen Erlaubnisse und Bewilligungen nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und dem Bayerischen Wassergesetz (BayWG). Eine Ausnahme von dieser Konzentrationswirkung in Form einer Entscheidungskonzentration gilt allerdings, sofern das planfestzustellende Vorhaben einer wasserrechtlichen Zulassung (Bewilligung oder Erlaubnis) bedarf. Insofern entscheidet die Planfeststel-

lungsbehörde nach § 19 Abs. 1 und 3 WHG im Einvernehmen mit der Wasserbehörde.

Bekanntlich kommt einem Planfeststellungsbeschluss eine Reihe von Wirkungen zu. Im hiesigen Planfeststellungsverfahren kommt der Gestaltungswirkung eine wesentliche Bedeutung zu. Die Gestaltungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses bedeutet, dass dieser rechtsgestaltend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen regeln muss. Damit verbunden sind die Neugestaltung der Rechtsbeziehungen und die gleichzeitige Vorgabe, dass diese sich ausschließlich nach dem Planfeststellungsbeschluss richten. Somit begründet diese Gestaltungswirkung konstitutiv die Rechte und Pflichten aus der Planfeststellung unter Einschluss von Verboten und Geboten für den Träger und die Betroffenen im Hinblick auf alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange (BVerwGE 71, 150, 156).

Für den Vorhabenträger bedeutet die Gestaltungswirkung daher vor allem, dass das Vorhaben in öffentlich-rechtlicher Hinsicht allein auf der Grundlage der Planfeststellung und nur wie dort vorgesehen umgesetzt werden kann. Die Planfeststellung ist damit alleinige und ausreichende Rechtsgrundlage für die daraus folgenden faktischen Handlungen und ihre öffentlich-rechtliche Zulässigkeit.

Aus dem Vorgenannten folgt, dass die Antragsunterlagen diejenigen öffentlich-rechtlichen Belange, die durch den Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens betroffen sind, umfassend und abschließend berücksichtigen müssen, so dass die Planfeststellungsbehörde anhand der vorgelegten Antragsunterlagen in die Lage versetzt wird, die Rechtmäßigkeit des Vorhabens vollständig beurteilen zu können. Lassen die Antragsunterlagen - wie vorliegend - allerdings schon erkennen, dass wesentliche, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu prüfende öffentlich-rechtlichen Belange überhaupt nicht oder nur unzureichend berücksichtigt wurden, sind die Antragsunterlagen schon nicht geeignet, als Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses zu dienen.

## **1. Mangelhafte bzw. fehlende Anträge der Antragstellerin mit wasserrechtlichem Bezug**

Von der Antragstellerin wurde unter 7.1.a. beantragt, die wasserrechtlichen Erlaubnisse für folgende Maßnahmen zu erteilen:

*für die schadloose Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser von Straßenverkehrsflächen*

*für die schadloose Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser von Flugbetriebsflächen*

*für die schadloose Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser von Dachflächen*

*für die Einleitung von Niederschlagswasser in ein Gewässer (hier Anschluss Drainleitungen an Verrohrung)*

Weiterhin wurde unter 7.1.b beantragt, nach §§ 8, 9 Luftverkehrsgesetz und § 8 WHG die wasserrechtliche Erlaubnis zu erteilen für den Bau eines Regenrückhaltebeckens als sogenanntes Trockenbecken (ohne Aufweitung eines Gewässers) zur ausschließlichen Nutzung im Bereich der Betankungsfläche und Anschluss an die Schmutzwasserkanalisation.

Ferner wurde unter 7.1.c beantragt, den Ausbau bzw. Umbau folgender Gewässer als notwendige Folgemaßnahme nach §§ 8, 9 LuftVG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG, § 68 WHG zuzulassen:

*die Verrohrung des Flachshügelgraben auf den Flurstücken 183/2, 225, 235/2, 247/2, 250, 251, 290 der Gemarkung 1424 (Neida)*

*die Verrohrung namenloser Bach mit Teichen auf den Flurstücken 187, 213/1, 221, 222, 223, 224 der Gemarkung 1424 (Neida)*

Es handelt sich dabei um zahlreiche Einzelmaßnahmen, die – wie im Folgenden noch näher dargestellt wird – zum Teil jeweils alleine, aber umso mehr in ihrer Gesamtheit einen schwerwiegenden Eingriff in den Wasserhaushalt darstellen.

Eine wasserrechtliche Erlaubnis kann nur erteilt werden, wenn keine schädlichen, auch nicht durch Nebenbestimmungen vermeidbare oder nicht ausgleichbaren Gewässerveränderungen, zu erwarten sind und andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften sämtlich erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Im Übrigen steht die Erteilung der Erlaubnis im pflichtgemäßen Ermessen (Bewirtschaftungsermes-

sen) der zuständigen Behörde. Die wasserrechtliche Planfeststellung für die Gewässeränderungen und –ausbauten hat gemäß § 68 Abs. 3 WHG zur Voraussetzung, dass eine Beeinträchtigung nicht zu erwarten ist und andere öffentlich-rechtliche Vorschriften insbesondere des WHG erfüllt werden.

Sämtliche Erlaubnisse im Sinn des § 8 Abs. 1 WHG sowie die Planfeststellung für den Gewässerausbau gemäß §§ 67, 68 i. V. m. § 15 WHG haben zur Voraussetzung,

- dass kein Gewässer seine Funktions- und Leistungsfähigkeit als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen verliert oder sonst **nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften** eintreten können,
- dass keine Beeinträchtigungen im Hinblick auf den Wasserhaushalt der direkt von den Gewässer abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete auftreten und vermeidbare, nicht nur geringfügige Beeinträchtigungen soweit wie möglich ausgeglichen werden und
- dass an oberirdischen Gewässern soweit wie möglich natürliche und schadlo- se Abflussverhältnisse gewährleistet werden und insbesondere der Entstehung **nachteiliger Hochwasserfolgen** vorgebeugt wird (§ 6 Abs. 1 S. 1 WHG). Dabei hat die nachhaltige Gewässerbewirtschaftung ein hohes Schutzniveau für die Umwelt ins-gesamt zu gewährleisten.

Darüber hinaus gilt das Verschlechterungsgebot des Art. 4 Abs. 1 a und b der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 (ABl. L 237) in der durch die Änderungsrichtlinien geltenden Fassung. Dasselbe gilt für das Verbesserungsgebot. Zwar sind Gewässerschutzziele übergreifende planerische Vorgaben, die im Rahmen der verbindlichen Bewirtschaftungspläne zu verordnen sind (vgl. Art. 4 Abs. 5 und Abs. 6 WRRL) und die nach der WRRL wie Maßnahmenprogramme für Flussgebietseinheiten bzw. Gewässer aufzustellen sind. Die planerische Ebene ist aber bei allen gewässerrelevanten (auch Einzelfall-) Entscheidungen mit einzubeziehen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11.07.2013 – 7 A 20.11).

Dies vorausgesetzt, ist vorliegend schon feststellen, dass in den Antragsunterlagen erforderliche Anträge mit wasserrechtlichem Bezug gänzlich fehlen oder zumindest

mangelhaft sind. Die schweren Mängel des Antrags bezüglich wasserwirtschaftlicher Auswirkungen des Vorhabens und damit verbundener wasserrechtlicher Tatbestände ziehen sich durch die gesamten Antragsunterlagen, soweit diese überhaupt Angaben dazu enthalten.

Nicht nachvollziehbar ist zunächst, warum zahlreiche Antragsunterlagen nur als nachrichtlich bezeichnet werden. Dies gilt neben Verkehrsanlagen, einem Lageplan, der die Platzrunde zeigt (soll dieser nicht verbindlich sein?) insbesondere für wasserbauliche Maßnahmen. Aufgrund der oben genannten Gestaltungswirkung der Planfeststellung ist es nicht ausreichend, wenn wesentliche Einzelmaßnahmen und die dazugehörigen Pläne als lediglich nachrichtlich bezeichnet werden.

Weiterhin zeugt Nr. 7.1 a) des Antragsschreibens von geringer wasserrechtlicher Kompetenz der Antragstellerin und legt den Schluss nahe, dass diese nicht in der Lage ist, wasserwirtschaftlich und wasserrechtlich bedeutsamen Tatbestände korrekt zu prüfen und zu beurteilen. Es darf deshalb diesbezüglich auf die Website des LFU Bayern verwiesen werden

([http://www.lfu.bayern.de/wasser/niederschlagswasser\\_umgang/rechtliche\\_aspekte/index.htm](http://www.lfu.bayern.de/wasser/niederschlagswasser_umgang/rechtliche_aspekte/index.htm)), ebenso auf die Niederschlagswasserfreistellungsverordnung (NWFreiV), wo der ordnungsgemäße Umgang mit Niederschlagswasser dargestellt ist.

Die in den Antragsunterlagen enthaltenen Pläne, welche die Versickerung von Niederschlagswasser betreffen, aber auch die Pläne, die andere wasserrechtliche Tatbestände betreffen, sind in höchstem Maße unzureichend für eine wasserwirtschaftliche Beurteilung und ebenso für die Erteilung erforderlicher wasserrechtlicher Erlaubnisse. Auf die Verordnung über Pläne und Beilagen in wasserrechtlichen Verfahren (WPBV) und ihre Anforderungen wird hingewiesen.

Völlig an der Rechtslage vorbei geht der Antrag unter Nr. 7.1 b) des Antragsschreibens. Die Errichtung eines Regenrückhaltebeckens ist kein Gewässerbenutzungstatbestand und bedarf somit keiner wasserrechtlichen Erlaubnis (Gewässerbenutzungen sind in § 9 WHG erschöpfend aufgezählt). In Frage kommt eine Genehmigung nach § 58 WHG (Indirekteinleitung in die Abwasseranlage der Gemeinde

Meeder). Zudem gelten die Vorschriften der Entwässerungssatzung der Gemeinde Meeder.

Nach oberflächlichen Angaben in den Antragsunterlagen soll auf dem Flugplatzgelände mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen werden (§§ 62, 63 WHG, VAWS). Es mangelt an genauen Angaben über die Menge der zur Lagerung und Bepfischung vorgesehenen Treibstoffe und an vielem mehr, um die Anforderungen wasserrechtlicher Bestimmungen zu erfüllen.

Nach § 19 Abs. 1 u. 3 WHG entscheidet die Planfeststellungsbehörde über wasserrechtliche Erlaubnisse mit, und zwar im Einvernehmen mit der Wasserbehörde. Die vorgenannten wasserrechtlichen Bestimmungen sind *lex specialis* und bedeuten, dass wasserrechtliche Erlaubnisse nicht von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erfasst werden und gesondert erteilt werden müssen.

Im Zuge der Baumaßnahmen ist eine Wasserhaltung vorgesehen (Nr. 5.7 des technischen Berichts). Es finden sich in den Antragsunterlagen keine Angaben, wie das bei der Wasserhaltung anfallende Wasser geleitet wird, welche Mengen anfallen und wie sich Einleitungen in Gewässer auf diese und insbesondere den Sulzbach auswirken (u. a. Erhöhung der Abflussmenge, Kumulation im Zusammenhang mit sowieso schon erhöhten Abflüssen bei Starkregenereignissen und Schneeschmelze). Einleitungen in Gewässer bedürfen ebenso der Erlaubnis wie Einwirkungen auf das Grundwasser (Grundwasserabsenkung mit Folgen für Gebäude, Verkehrs-, Ver- und Entsorgungsleitungen). Die hierfür notwendigen Antragsunterlagen fehlen.

Unter Nr. 7.1 des Antragsschreibens findet sich u. a. ein Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser (wohl abgeleitetem Grundwasser) durch Anschluss von Dränleitungen an eine Verrohrung. Wiederrum fehlt es an hinreichend aussagekräftigen zeichnerischen Darstellungen, Berechnungen und Angaben. Es ist damit zu rechnen, dass diese Einleitung zu einer Erhöhung der Abflussmengen bis hinunter in den Sulzbach und zu einer Vergrößerung der Hochwassergefahr für Anwesen am Sulzbach in Wiesenfeld und Kösfeld führt. Die Antragsunterlagen schweigen sich über diese Problematik aus.

Bezüglich der unter Nr. 7.1 des Antragsschreibens genannten weiteren drei Erlaubnisanträge wird auf die Veröffentlichung des LFU Bayern im Internet ([http://www.lfu.bayern.de/wasser/niederschlagswasser\\_umgang/versickerung/erlaubnisfreie\\_versickerung/index.htm](http://www.lfu.bayern.de/wasser/niederschlagswasser_umgang/versickerung/erlaubnisfreie_versickerung/index.htm)) hingewiesen.

Somit ist festzustellen, dass mehrere wasserrechtliche Erlaubnisse, die **nicht beantragt wurden**, für Gewässerbenutzungen notwendig werden. Bezüglich der im Zusammenhang mit dem Vorhaben vorgesehenen erlaubnispflichtigen Gewässerbenutzungen liegen nur als nachrichtlich bezeichnete Pläne, meist lediglich Lagepläne, vor. Diese reichen bei weitem nicht zur Beurteilung erlaubnispflichtiger Tatbestände und ggf. als Grundlage der Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse aus. Gleiches gilt für die im Zusammenhang mit dem Flugplatzbau notwendigen Gewässerausbaumaßnahmen (Art. 68 WHG).

## **2. Mangelhaftigkeit der Unterlagen des Antragstellers**

Die Antragstellerin ist aufgrund der oben aufgeführten wasserrechtlichen Vorgaben zwingend angehalten, die **erforderlichen Untersuchungen nachvollziehbar und abschließend durchzuführen**, damit die Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen überhaupt beurteilt werden können. Die schweren Mängel des Antrags bezüglich wasserwirtschaftlicher Auswirkungen des Vorhabens und damit verbundener wasserrechtliche Tatbestände ziehen sich durch die gesamten Antragsunterlagen, soweit diese überhaupt Angaben dazu enthalten.

Einzig das Fachgutachten Hydrogeologie enthält teils verwertbare Aussagen und Angaben, die allerdings in zahlreichen Punkten auf die **Notwendigkeit weiterer Untersuchungen** hinweisen, ohne dass aus den Antragsunterlagen ersichtlich ist, dass diese vorgenommen wurden. Es ist daher festzustellen, dass von Seiten der Antragstellerin der vor allem im hydrogeologischen Gutachten geforderte weitere Untersuchungsbedarf überhaupt nicht beachtet wurde.

Dazu im Einzelnen:

## 2.1. Ungeeignetheit des Standortes aus hydrogeologischer und geologischer Sicht und nicht durchgeführte Untersuchungen bezüglich der hydrogeologischen Standortbedingungen

In den Antragsunterlagen kommt an verschiedensten Stellen zum Ausdruck, dass die von der Antragstellerin beauftragten Gutachter die vorgenommenen Untersuchungen hinsichtlich der hydrogeologischen Standortbedingungen als nicht ausreichend erachten, um eine abschließende Beurteilung der Geeignetheit des Standortes sowie der von dem Vorhaben zu erwartenden Auswirkungen vorzunehmen. Vielmehr kommt - wie nachfolgend aufgeführt wird - jeweils zum Ausdruck, dass weitere Untersuchungen zwingend erforderlich sind.

**Allerdings ist jetzt schon eindringlich darauf hinzuweisen, dass die Antragstellerin den von den Fachgutachten verschiedentlich geäußerten weiteren Untersuchungsbedarf in keiner Weise beachtet und die notwendigen Untersuchungen unterlassen hat, so dass die Antragsunterlagen schon aus diesem Grund für das eigentliche Planfeststellungsverfahren unbrauchbar sind.**

Schon in der „**Allgemein verständlichen Zusammenfassung**“ wird unter Punkt 9.2 Hydrogeologie/ Hydrologie darauf hingewiesen, dass der Standort aufgrund seiner hydrogeologischen Bedingungen für die geplante Versickerung des Niederschlagswassers nicht geeignet ist. Insoweit wird Folgendes ausgeführt:

*„Die Standardbereiche innerhalb der Myophorien- und Estherienschichten des Gipskeupers sind dementsprechend für die Versickerung von Niederschlagswasser **wenig geeignet**. Da rund 9,7 von ca. 60 ha des Standorts im Zuge der Umgestaltung versiegelt werden, ist jedoch nach Wegen zu suchen, um funktionstüchtige Versickerungsanlagen zu konzipieren.“*

Noch deutlicher kommt im **Gutachten zur Hydrogeologie** zum Ausdruck, dass die bisherigen Erkenntnisse hinsichtlich der hydrogeologischen Standortbedingungen nicht ausreichend sind, um die Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen als auch des Vorhabens insgesamt zu beurteilen. So heißt es auf Seite 18 des Gutachtens:

*„Für die Versickerung von Niederschlagswasser werden Lockgesteine mit kf-Werten von  $1 \cdot 10^{-3}$  bis  $1 \cdot 10^{-6}$  m/s vorausgesetzt (Arbeitsblatt DWA-A138 [15], [16]). Die im Zuge der Pumpversuche ermittelten Durchlässigkeitsbeiwerte kf für die Tone und Tonsteine der Myophorien-schichten liegen nur geringfügig oberhalb der unteren Ausschlussgrenze. Inwieweit Versickerungsanlagen am geplanten Standort die einschlägigen Kriterien noch erfüllen, **ist mit geeigneten Messmethoden (z. B. „open end“-Bohrlochtest) zu verifizieren.***

*Das Material der Schilfsandsteinschicht, ggf. auch jenes deren Verwitterungsdecke lässt dagegen aufgrund von Körnigkeit und Klüftung deutlich höhere Durchlässigkeiten erwarten. **Deshalb empfiehlt es sich für die weiteren Planungsschritte eine oder mehrere Vergleichs-Grundwassermessstelle(n) im Schilfsandstein anzulegen.***

Zur Klärung der Möglichkeit der Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers wird daher auf **Seite 22 des hydrogeologischen Gutachtens** zusammenfassend festgestellt:

*„In Kenntnis der lithologischen Beschaffenheit der anstehenden geologischen Gesteinsschichten ist hierfür in erster Linie der Ausbissbereich des Schilfsandsteins geeignet. Ein direkter Grundwasseraufschluss in dieser Gesteinseinheit ist für die Abrundung der hydrogeologischen Bewertung wünschenswert. **Es wird deshalb empfohlen, im Zuge weiterführender Erkundungen im südlichen Standortbereich Grundwassermessstellen zur Klärung dieser Fragestellung vorzusehen.**“*

Die fehlenden und von den Gutachtern geforderten weiteren Untersuchungen wurden in den Antragsunterlagen nicht berücksichtigt. Dies resultiert möglicherweise daraus, dass das Gutachten erst 14 Tage vor der Abgabe der Pläne bei der Planfeststellungsbehörde abschließend erstellt wurde.

Auch bezüglich der Untersuchungen des Baugrundes wird in der **Allgemeinverständlichen Zusammenfassung** unter Punkt 9.3 darauf hingewiesen, dass die räumliche Verteilung des anstehenden Schilfsandsteins zum gegenwärtigen Zeit-

punkt überhaupt nicht beurteilt werden kann und insoweit weitere Baugrunderkundungen erforderlich sind.

Vertieft wird die unzureichende Untersuchung des Baugrundes in der Zusammenfassung des **Fachgutachtens Geologie (hier S. 18)**:

*„Im Zuge weiterführender Baugrunderkundungsschritte, als auch bei späteren Erdarbeiten mit Bodenabtrag lassen sich noch **vorhandene geologische Wissenslücken** - vor allem hinsichtlich der Schichtstärken von Esthereinschichten und Schilf-sandstein sowie der lokalen Schichtenlagerungsverhältnisse - füllen und die bereits erfassten Kenntnisse am Standort weiter verdichten.“*

Insoweit ist schon festzustellen, dass trotz vielfachen Hinweises in den jeweiligen Gutachten auf die Notwendigkeit weiterer Untersuchungen diese von der Antragstellerin nicht vorgenommen wurden, so dass die Grundlage der Beurteilung der nachfolgend aufgeführten Belange unzureichend ist und somit der Antragstellerin es nicht möglich war, die vom Vorhaben zu erwartenden Beeinträchtigungen öffentlich-rechtliche Belange zutreffend einzuschätzen.

## **2.2. Möglichkeit der Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers nicht geprüft**

Die Antragstellerin geht fehlerhaft davon aus, dass das anfallende Niederschlagswasser im Wesentlichen versickert. Dies ist äußerst verwunderlich, da in der „**Allgemein verständlichen Zusammenfassung**“ unter Punkt 9.2 Hydrogeologie/ Hydrologie darauf hingewiesen wird, dass der Standort aufgrund seiner hydrogeologischen Bedingungen für die geplante Versickerung des Niederschlagswassers nicht geeignet ist. Denn insoweit wird ausgeführt, dass

*„die Standardbereiche innerhalb der Myophorien- und Estherienschichten des Gipskeupers dementsprechend für die Versickerung von Niederschlagswasser **wenig geeignet**“*

sind; deshalb

*„ist jedoch nach Wegen zu suchen, um funktionstüchtige Versickerungsanlagen zu konzipieren.“*

Die Gutachten zum Baugrund und zur Hydrogeologie weisen darauf hin, dass die mikrogeologischen Standortbedingungen innerhalb der Myophorien- und Estherien-schichten des Gipskeupers für eine Versickerung nicht geeignet sind und bringen klar zum Ausdruck, dass aufgrund der fehlenden Untersuchungen nicht beurteilt werden kann, ob funktionstüchtige Versickerungsanlagen konzipiert werden können. Die Antragstellerin verlässt sich darauf, dass im Bereich der Schilfsandsteinschicht eine Versickerung im geplanten Umfang möglich ist, hält es allerdings in grob pflichtwidriger Weise nicht für notwendig, die erforderlichen Untersuchungen durchzuführen, welche eine solche Planung von Versickerungsanlagen rechtfertigen würden.

Insoweit wurde im hydrogeologischen Gutachten ausdrücklich dargestellt, dass eine Beurteilung einer möglichen Versickerung des ankommenden Oberflächenwassers im Bereich der Schilfsandsteinschicht mangels Untersuchung nicht möglich ist. Im Einzelnen wurde Folgendes ausgeführt:

*„Bezogen auf die Dimension des Verkehrslandeplatzes ist davon auszugehen, dass im Wesentlichen die nach Nordost gerichteten Zuflussgräben zum Sulzbach und ihre Talfüllungen als Vorflut für das Grundwasser des Einzugsgebietes des Verkehrslandeplatzes fungieren. Inwieweit im südlichen Standortbereich, im Schilfsandstein versickerndes Niederschlagswasser von grundwasserhemmenden oder -stauenden Schichten (verwitterte Tonsteine) dagegen vom Gelände des Verkehrslandeplatzes in südwestliche Richtung abgeleitet wird, kann mit der Schaffung weiterer Aufschlüsse im Zuge der konkreten Ausführungsplanung geprüft werden.“*

Ob die Schilfsandsteinschicht die geplante Versickerung ermöglicht, ist zum jetzigen Zeitpunkt überhaupt nicht absehbar. Insofern drängt sich die Frage auf, wie die Entwässerung des anfallenden Niederschlagswassers gestaltet werden soll, wenn sich nach näherer Überprüfung des Schilfsandsteins ergeben sollte, dass auch in diesem Bereich die hydrogeologischen Standortbedingungen wie innerhalb der Myophorien- und Estherienschichten des Gipskeupers für die geplante Versickerung des Nieder-

schlagswassers nicht geeignet sind. Die Antragsunterlagen enthalten hierzu keinerlei Aussagen.

Von der Antragstellerin wurde daher nicht nachgewiesen, dass eine schadlose Versickerung tatsächlich, insbesondere in Anbetracht der am Bauort anstehenden Böden bzw. des dort anstehenden Untergrundes, überhaupt (ausnahmslos) möglich ist. Es ist daher zu befürchten, dass auf Grund der nahezu fehlenden Aufnahmefähigkeit der anstehenden Böden keine (vollständige) Versickerung von Niederschlagswasser stattfinden kann und besonders bei Starkregenereignissen, gefrorenem Boden und Schneeschmelze ein Zufluss von Niederschlagswasser zum Sulzbach stattfindet, der das gegenwärtige Maß weit übersteigt und zu einer Verschärfung der Hochwassergefahr in Wiesenfeld und Kösfeld führt. Gegenteilige Beweise, insbesondere durch eine hydraulische Berechnung, der entsprechende Erhebungen wie Geländeaufnahmen im Tal des Sulzbaches voraus zu gehen haben, wurden bislang nicht vorgelegt, wären aber zwingend zu führen.

Die vorstehend geäußerten Bedenken werden gestützt durch die Aussage im hydrogeologischen Gutachten, dass 10 % der Vorflut des Sulzbaches aus dem Planungsgebiet stammen. Bei diesem hohen Prozentsatz wirken sich Erhöhungen und Beschleunigungen von Niederschlagswasserabflüssen ebenso gravierend auf die Abflüsse des Sulzbachs aus wie die Beschleunigung von Abflüssen in Zuflüssen des Sulzbachs durch Begradigungen, Verrohrungen, Verkürzungen der Fließstrecke und naturferne Gewässerprofile. Im hydrogeologischen Gutachten wird unter der Nr. 6 explizit ausgeführt, dass Auswirkungen auf Oberflächenwasseranfall und Abflussgeschwindigkeit zu erwarten sind. Wie dem entgegengewirkt werden und eine Vergrößerung der Hochwassergefahr in Wiesenfeld und Kösfeld verhindert werden kann, wurde offenkundig nicht untersucht, obwohl im hydrogeologischen Gutachten -wie schon erwähnt - ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, dass diesbezüglich noch Untersuchungsbedarf besteht und auf eine Minimierung des Oberflächenwasserabflusses hinzuwirken ist.

Das hydrogeologische Gutachten fordert zudem eine Entwässerungsplanung (S. 19, letzter Absatz). Diese ist -abgesehen von ein paar „groben“ Plänen, die völlig unzureichend sind - wiederum nicht in den Antragsunterlagen enthalten.

Der in den Antragsunterlagen enthaltene Widerspruch in Bezug auf eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers lässt sich damit wie folgt zusammenfassen:

Nach dem **hydrogeologische Gutachten** soll Oberflächenwasser bzw. Niederschlagswasser von den versiegelten Bereichen entweder frei in umgebende Grünflächen oder in Versickerungsanlagen versickern (Seite 19), andererseits wird auf Seite 18 aber offen gelegt, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden kann, inwieweit Versickerungsanlagen am geplanten Standort die einschlägigen Kriterien gemäß Arbeitsblatt erfüllen können (**ein sog. open-end-Bohrlochtest wurde nicht durchgeführt!**).

### 2.3. Folgefehler: Fehlerhafte Bemessung der Verrohrung

Da die Frage der Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers auf dem Flugplatzgelände überhaupt noch nicht geklärt ist und aufgrund der dargestellten hydrogeologischen Standortbedingungen absehbar ist, dass eine Versickerung keinesfalls vollständig erfolgen wird, hätte dieser Umstand im Rahmen der technischen Planung zu wasserwirtschaftlichen Maßnahmen berücksichtigt werden müssen. Dies ist allerdings ausweislich des **Erläuterungsberichts zur technischen Planung** nicht erfolgt. So wird bezüglich der Bemessung der Grabenverrohrung für den Flachshügelgraben als auch für den namenlosen Bach mit Teichen unter **Punkt 4.6.2** Folgendes ausgeführt:

*„Die Flächen des Verkehrslandeplatzes fließen **nicht** in die Berechnungen mit ein, da das anfallende Niederschlagswasser auf dem Flugplatzgelände **vollständig zu Versickerung** gebracht wird.“*

Insoweit wird ein Widerspruch zwischen dem bisherigen Stand der Untersuchungen und den im Rahmen der Planung tatsächlich angenommenen Gegebenheiten deutlich. Wenn aufgrund mangelnder Untersuchungen nicht feststeht, in welchem Umfang das anfallende Niederschlagswasser versickert, kann im Rahmen der Bemessung von Grabenverrohrungen nicht angenommen werden, dass das Niederschlagswasser vollständig versickert. Dies stellt einen schweren Planungsfehler da, da der Ablauf des Niederschlagswassers überhaupt nicht beurteilt werden kann.

Insoweit verwundert es nicht, wenn im **Erläuterungsbericht technische Planung (hier Punkt 4.7.1)** hinsichtlich der Ableitung von Regenwasser ganz selbstverständlich ausgeführt wird, dass diesbezüglich keine Abflussmöglichkeiten erforderlich seien, da das anfallende Niederschlagswasser vollständig im Bereich des Verkehrslandeplatzes zur Versickerung gebracht werden könne. Auch hier wird für die Ableitung von Regenwasser wieder fehlerhaft unterstellt, dass eine vollständige Versickerung des Niederschlagswassers eintreten wird, ohne dass dafür die erforderlichen Untersuchungen durchgeführt wurden, die eine derartige Beurteilung rechtfertigen würden.

#### **2.4. Erhebliche Verschärfung der Hochwassersituation durch Erhöhung der Abflussgeschwindigkeit und fehlende Versickerung**

Durch die fehlende Versickerung und durch die Erhöhung bzw. Beschleunigung des Abschlusses von Niederschlagswasser ist mit einer erheblichen Verschärfung der Hochwassersituation zu rechnen. Dies wurde in den Antragsunterlagen fälschlicherweise nicht berücksichtigt.

Bezüglich der Problematik Hochwasser wurden schon im Rahmen der landesplanerischen Stellungnahme der Regierung von Oberfranken vom 14.8.2007 folgende Feststellungen getroffen:

*„Im Zusammenhang mit dem Vorhaben stehende Beeinträchtigungen durch Hochwasserereignisse werden **seitens der Projektentwickler nicht für realistisch gehalten**. Das Wasserwirtschaftsamt stellt fest, dass im engeren Untersuchungsbereich der vier Standorte zahlreiche Gewässer anzutreffen sind. Dabei handelt es sich überwiegend um Gewässer mit wasserwirtschaftlicher Bedeutung (Gewässer 3. Ordnung). Hierfür stehen dem Amt bislang keine Aufzeichnungen bezüglich eventueller Überschwemmungsgrenzen zur Verfügung. **Es wird insoweit festgestellt, dass eine Gefährdung des Flugverkehrs, insbesondere der SLB und der vorgesehenen Gebäude, in Folge von Überschwemmungen nicht ausgeschlossen werden kann. Es wird empfohlen, für die Überschwemmungsgrenzen der einzelnen Gewässer entsprechende Abflussdaten zu ermitteln.**“*

Insoweit wird deutlich, dass nur von Seiten der Projektentwickler eventuelle Hochwasserereignisse für nicht realistisch gehalten werden, die Regierung von Oberfranken aber zu dem Ergebnis kommt, dass aufgrund der fehlenden Aufzeichnungen bezüglich eventueller Überschwemmungsgrenzen eine Beurteilung der Gefährdung durch Hochwasserereignisse bzw. Überschwemmungen nicht ausgeschlossen werden kann. Die von der Regierung von Oberfranken geforderten Abflussdaten wurden bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ermittelt, so dass auch jetzt keine Beurteilung eventueller Beeinträchtigungen durch Hochwasserereignisse möglich ist. Insoweit ist die Antragstellerin dringend angehalten, die erforderlichen Untersuchungen und Aufzeichnungen durchzuführen und seine Antragsunterlagen den Ergebnissen der durchgeführten Prüfungen anzupassen.

Auch das Wasserwirtschaftsamt Kronach kommt zu dem Ergebnis, dass eine Gefährdung des Flugverkehrs durch Überschwemmungen nicht ausgeschlossen ist.

Im **hydrogeologischen Gutachten (Seite 9)** wird darauf hingewiesen, dass die Auen des Sulzbaches schon zum jetzigen Zeitpunkt in niederschlagsreichen Perioden sehr feucht sind. Da das Gelände des Verkehrslandeplatzes vollflächig in das ca. 34,31 Quadratkilometer große Einzugsgebiet des Sulzbaches fällt und aufgrund der hydrogeologischen Standortbedingungen (überwiegend bindige Böden) damit zu rechnen ist, dass eine Versickerung des ankommenden Niederschlagswasser in den neben dem versiegelten Bereich liegende Flächen nur teilweise stattfindet, ist mit einer signifikanten Erhöhung der Feuchtigkeit in den Auen des Sulzbaches zu rechnen.

Diesbezüglich wird auch im **hydrogeologischen Gutachten (hier auf Seite 12)** darauf hingewiesen, dass durch Schneeschmelze im Frühjahr auch die Zuläufe der Itz erfasst werden können, was zu einer weiteren Vernässung der Aue des Sulzbaches führen kann und somit eine weitere Verschärfung der Hochwassersituation anzunehmen ist. Völlig unberücksichtigt bleibt in den Antragsunterlagen zudem, dass aufgrund des Klimawandels mit einer Häufung von Starkregenereignissen zu rechnen ist.

Dem **hydrogeologischen Gutachten** kann auf dessen **Seite 21** weiterhin entnommen werden, dass sich aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen ein Grundwasserkörper aufbauen wird, wofür eine Dränung hergestellt werden muss. Diese wasserrechtlich erlaubnispflichtigen Maßnahmen führen einerseits zu einer dauernden Absenkung des Grundwassers und erfordern andererseits die Einleitung des Dränwassers in ein Gewässer (anders kann es nicht „fortgeschafft“ werden). Es wurden seitens der Antragstellerin keine ausreichenden Angaben und Pläne für die genannte Maßnahmen vorgelegt. Die Einleitung von Dränwasser, wohl in eines oder beide der auf dem Baugrundstück vorhandenen und zum Ausbau vorgesehenen Gewässer dritter Ordnung (Art. 2 Abs. 1 Nr. 3 BayWG), erhöht die bislang vorhandene Wasserführung - also die ablaufende Wassermenge - in den beiden Gewässern und in der Folge die Wasserführung des Sulzbaches. Insbesondere bei Hochwasserabflüssen der Sulz addiert sich das eingeleitete Dränwasser zu den bisher vorhandenen Abflüssen und bewirkt zusätzlich zu den oben genannten Erhöhungen der Abflussmengen eine weitere Anhebung des Wasserspiegels des Sulzbaches mit der Folge der Erhöhung der Wasserstände in den unterstromigen bebauten Bereichen.

Zur **Erhöhung der Abflüsse** der beiden Gewässer dritter Ordnung und des Sulzbaches trägt auch der so genannte Fanggraben südlich des vorgesehenen Flugplatzgeländes bei. Während beim bisherigen Zustand von oberhalb des Baugeländes kommendes Wasser breitflächig Richtung Staatsstraße und weiter in den Sulzbach, z. T. wohl über die beiden Gewässer dritter Ordnung, abfließt und teilweise versickert, wird durch den „Fanggraben“ eine Fassung bzw. Konzentration dieser Abflüsse erzielt. Inwieweit der „Fanggraben“ zusätzlich eine Dränwirkung mit dadurch nochmals erhöhten Abflussmengen hat, bedarf einer eingehenden Untersuchung, die in den Antragsunterlagen wiederum nicht enthalten ist.

Eine **weitere Verschlechterung der Hochwasserverhältnisse** am Sulzbach in Wiesenfeld und Kösfeld bewirkt der Ausbau (Verrohrung) der beiden Gewässer dritter Ordnung auf dem Baugelände. Durch die Verkürzung der Lauflänge (geradliniger Rohrverlauf gegenüber bisherigen winklig verlaufenden Gewässern) und insbesondere durch eine höhere Abflussgeschwindigkeit in den Rohren im Vergleich zu offenen Gewässerstrecken tritt eine Abflussbeschleunigung ein, deren Auswirkungen in den Antragsunterlagen überhaupt nicht untersucht wurden.

In dem **Landschaftspflegerischen Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie** wird auf Seite 102 (Punkt 5.5.4) fälschlicherweise davon ausgegangen, dass durch die Verlegung bzw. Verrohrung der Gewässer deren Durchgängigkeit erhalten bleibt. Dies entbehrt jedoch jeglicher sachlicher, wissenschaftlicher, technischer und rechtlicher Grundlage. Wenn auch vor langer Zeit, wohl im Zuge einer Flurbereinigung, die beiden Gewässer weitgehend begradigt wurden, haben sich doch im Laufe der Zeit durch Auskolkungen, Auflandungen und Bewuchs von Ufer und Sohle erhebliche Abflussgeschwindigkeitsverminderungen ergeben. Der namenlose Graben (Teichablaufgraben) z. B. ist in großen Bereichen ein Biotop mit Bewuchs (hauptsächlich Weiden) an den Ufern, Auskolkungen, von selbst entstandene Aufstauungen, unterschiedlichen Fließgeschwindigkeiten und Querschnitten mit Ansätzen zur Mäandrierung. Die oben genannte Aussage der Umweltverträglichkeitsstudie, wonach es durch die Verlegung bzw. Verrohrung die Durchgängigkeit der Gewässer erhalten bleiben würde, mag vielleicht im Entferntesten noch verständlich werden, wenn man - wie unter Punkt 5.5.1.2 der Umweltverträglichkeitsstudie ausdrücklich dargelegt -, berücksichtigt, dass im Rahmen der Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie **keine Felduntersuchungen** durchgeführt worden sind, sondern dass nach Akten- bzw. Datenlage am Schreibtisch resp. Computer beurteilt wurde. So lässt sich vielleicht auch noch „erklären“, dass die Umweltverträglichkeitsstudie unter Punkt 5.5.2 zu der – **falschen** – Bewertung kommt, dass der Flachshügelgraben und der namenlose Graben mit Teichen als „gering“ bewertet werden. Völlig abwegig ist wie bereits erwähnt aber die Aussage unter Punkt 5.5.4 der Umweltverträglichkeitsstudie, wonach die Durchgängigkeit der Gewässer auch nach deren Verlegung bzw. Verrohrung erhalten bleiben würde. Diese Einschätzung widerspricht neben dem allgemeinen wasserwirtschaftlichem, gewässerökologischen und naturschutzfachlichen Wissensstand auch der Tatsache, dass durch die fehlende Versickerung des ankommenden Oberflächenwassers sich die Abflussmenge entscheidend erhöht, wodurch allein eine Erhöhung der Abflussgeschwindigkeit und damit auch eine Veränderung der Durchgängigkeit des Wassers eintritt.

Insoweit ist festzustellen, dass die Bewertung hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf oberirdische Gewässer in der Umweltverträglichkeitsstudie grob fehlerhaft ist, da grundlegende wasserwirtschaftliche als auch gewässerökologische

Erkenntnisse nicht beachtet wurden und wesentliche Tatsachen wie die fehlende Versickerung des ankommenden Oberflächenwassers in die Bewertung überhaupt nicht mit eingeflossen sind.

Hinzuweisen ist im Zusammenhang mit den obigen Ausführungen auch auf die einschlägigen wasserrechtlichen Vorschriften. Nach § 5 Abs. 1 Nr. 4 WHG ist jede Person verpflichtet, eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden. Verwiesen wird ebenfalls auf § 67 Abs. 1 WHG. Die dort genannten Anforderungen sind nicht einzuhalten bei Gewässerverrohrungen (= Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG). Wenn dennoch eine Verrohrung unvermeidbar ist, fordert das WHG einen Ausgleich. Ein solcher ist nirgends genannt und dargestellt in den Antragsunterlagen. Auf Art. 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG wird ebenfalls hingewiesen. Die Verfüllung der Täler der beiden Gewässer dritter Ordnung bringt einen Verlust von (Hochwasser-) Rückhalteflächen (§ 77 WHG) und damit eine weitere Verschlechterung der Hochwassersituation in Wiesenfeld und Kösfeld mit sich. Hierzu ist in den Antragsunterlagen ebenfalls nichts dargelegt. Es fehlen u. a. Bestandspläne (z. B. Querschnitte der Gewässer und seiner Vorländer, detaillierte Lagepläne). Auswirkungen der Gewässerausbaumaßnahmen auf die St 2205 wurden zudem nicht untersucht.

Zutreffend ist immerhin die Aussage unter Nr. 5.5.3.2 der UVS:

*„ ... werden auch die Gewässer zusätzliche Oberflächenabflüsse aus dem Verkehrslandeplatzgelände aufnehmen und ableiten müssen.“*

Dies belegt die obigen Ausführungen hinsichtlich einer Erhöhung der Abflüsse des Sulzbaches, insbesondere die Erhöhung der Hochwasserspiegellagen dieses Gewässers durch das Vorhaben.

Zwar sind an mehreren anderen Stellen der Antragsunterlagen Versickerungen in das Grundwasser angesprochen und, wenn auch unzureichend, planerisch dargestellt. Es erhebt sich jedoch die berechtigte Frage, ob eine Versickerung von Niederschlagswasser im wesentlichen Umfang im Planungsgebiet möglich ist. Das in den Antragsunterlagen enthaltene hydrogeologische Gutachten nennt unter Nr. 4.2. eine geringe Sickerwasseraufnahme der überwiegend bindigen Böden. Gemäß dem Gut-

achten ist die Versickerungsfähigkeit zu verifizieren durch Tests. Solche Tests haben nicht stattgefunden.

Mehrmals nennt das v. g. Gutachten die Notwendigkeit weiterer Grundwasseraufschlüsse, um eine endgültige Beurteilung zu ermöglichen. Diese Aufschlüsse wurden nicht vorgenommen.

Die Pläne und Angaben bezüglich der vorgesehenen Versickerungsanlagen werfen mehr Fragen auf als sie beantworten. So stellt die Berechnung des Anfalls von Niederschlagswasser, das versickert werden soll, auf ein lediglich 5-jähriges Ereignis ab (gleiche und ähnliche Berechnungen der staatlichen Wasserwirtschaft sind mindestens auf ein 100-jähriges Ereignis bezogen, ein Zuschlag zur Berücksichtigung des Klimawandels, der wesentlich auch vom Flugverkehr verursacht wird, wird in Ansatz gebracht). Was geschieht, wenn ein größeres Ereignis als ein 5-jähriges stattfindet? Wird dann das Flugplatzgelände überflutet? Wohin fließen dann diese Wassermengen ab (wohl Richtung Staatsstraße und weiter in den Sulzbach, wo es zu einer weiteren Verschärfung der Hochwassersituation kommt). Funktioniert die vorgesehene Versickerung beim anstehenden Untergrund tatsächlich? Muss es doch einen (Not-) Überlauf in Oberflächengewässer geben wegen der mangelnden Versickerungsfähigkeit des Bodens? Wo wird dieser Überlauf einmünden? Was ist unter einem Quelltopf im Zusammenhang mit einer Versickerung zu verstehen? Die Definition des Dudens lautet: „(besonders im Karst) seeartig erweiterter Austritt einer Quelle“. Eine Versickerung ist aber quasi das Gegenteil einer Quelle ... - Ist eine Versickerung des Niederschlagswassers von der Betankungs- und Flugzeugwaschfläche wasserrechtlich statthaft? Ist die Versickerungsanlage überhaupt noch aufnahmefähig, wenn der Notüberlauf des Regenrückhaltebeckens anspringt? Dies dürfte nur bei einem Starkregenereignis oder bei rascher Schmelze größeren Schneemengen geschehen. Ist dann die Versickerungsanlage nicht eh schon zumindest voll ausgelastet?

All diese aufgeworfenen Fragen hätten im Rahmen der Planung berücksichtigt werden müssen. Dies ist in grob fehlerhafter Weise nicht geschehen, so dass die Antragsunterlagen nicht geeignet sind, als Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses herangezogen zu werden.

Insoweit ist zu erwarten, dass das Umfeld des Verkehrslandeplatzes infolge der geplanten Maßnahmen wie ein Überschwemmungsgebiet zu behandeln ist und somit sich die rechtliche und tatsächliche Beurteilung der Gefährdung durch Hochwasser für den Standortbereich neu stellt.

## **2.5. Erhebliche Schäden durch artesisch gespanntes Wasser zu erwarten**

Wie dem hydrogeologischen Gutachten zu entnehmen ist, sind die am Standort erfolgten Grundwasseruntersuchungen nicht ausreichend, um eine Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser vorzunehmen.

Insoweit wird auf Seite 15 des hydrogeologischen Gutachtens darauf hingewiesen,

*„dass für eine gesicherte Bewertung des Grundwassergangs die wenigen Stützwerte nicht ausreichend sind.“*

Gemäß den Antragsunterlagen wird während der Bauzeit eine Wasserhaltung notwendig. Der zu erwartende Aufschluss bzw. der Anschnitt von Grundwasser im Zuge der Erdbauarbeiten wurde oben bereits angeführt. Nach dem von der Antragstellerin vorgelegten hydrogeologischen Gutachten wird eine ständige Ableitung von Grundwasser aus dem sich aufbauenden Grundwasserkörper nach dem Bau notwendig. Bei den Bohrungen zur Erkundung des Baugrundes wurde im Bereich Neida artesisch gespanntes Wasser angetroffen. Das Grundwasser liegt also im betrachteten Bereich teilweise über der Grundwasseroberfläche, so dass durch das Vorhaben massive Eingriffe auf den Grundwasserhaushalt zu erwarten sind.

Insbesondere ist eine Absenkung des Grundwassers in Neida, in Herbartsdorf als auch im Bereich der verbleibenden landwirtschaftlich genutzten Flächen zu befürchten. Wenn das Grundwasser sich absenkt besteht die Gefahr, dass großflächige Bodenschichten trocken fallen, dadurch den Auftrieb durch das Wasser verlieren und der Boden somit stärker zusammengepresst wird. In diesen Fällen stellt sich in der Regel eine Setzung ein. Hierdurch können Brüche im Boden auftreten, die teils bis an die Erdoberfläche reichen. Grundwasserabsenkungen führen regelmäßig zu Setzungsschäden an Gebäuden, Verkehrs- sowie Ver- und Entsorgungsanlagen. Dies

gilt ganz besonders, wenn artesisch gespanntes Grundwasser - wie vorliegend - aufgeschlossen und abgeleitet wird.

In den Unterlagen wurde damit nicht thematisiert, wie die Antragstellerin den zu erwartenden Grundwasserabsenkungen begegnen will bzw. welche Entschädigung für die jeweiligen Betroffenen geleistet werden soll.

## **2.6. Beeinträchtigung durch unkontrollierten Abfluss wassergefährdende Stoffe**

Nach den (oberflächlichen) Angaben in den Antragsunterlagen soll auf dem Flugplatzgelände mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen werden. Gemäß § 62 Abs. 1 WHG müssen Anlagen zum Lagern, Abfüllen, Herstellen und Behandeln wassergefährdender Stoffe sowie Anlagen zum Verwenden wassergefährdende Stoffe im Bereich der gewerblichen Wirtschaft und im Bereich öffentliche Einrichtungen so beschaffen sein und so errichtet, unterhalten, betrieben und stillgelegt werden, dass eine nachteilige Veränderung der Eigenschaften von Gewässern nicht zu besorgen ist. Aus den Antragsunterlagen ist nicht ersichtlich, welche Menge an wassergefährdenden Stoffen in Form von Treibstoffen am geplanten Standort gelagert werden soll und wie diese Lagerung erfolgen soll. Etwaige bauliche Anlagen, die zur Lagerung der Treibstoffe dienen könnten, werden in den Antragsunterlagen nicht dargestellt. Insofern ist die Beurteilung, ob durch den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen eine nachteilige Veränderung der Eigenschaften von Gewässern zu erwarten ist, in keiner Weise möglich. Es ist allerdings zu befürchten, dass wassergefährdende Stoffe in den Boden als auch in den Sulzbach gelangen können, da dieser nach der Planung für die gesamte Entwässerung des Flugplatzgeländes genutzt werden sollen. Welche Auswirkungen ein zu erwartendes Hochwasser und die damit verbundene Kontamination der umgebenden landwirtschaftlichen Flächen, des Grundwassers und teils auch von Flächen, auf denen Wohnhäuser errichtet wurden, haben kann, ist aufgrund der mangelhaften Antragsunterlagen überhaupt nicht absehbar.

### **3. Zusammenfassung**

Somit kann festgehalten werden, dass wasserrechtliche Belange in den Antragsunterlagen nur in offenkundig mangelhafter Weise berücksichtigt wurden. Wie aufgezeigt wurde, sind die Antragsunterlagen in Bezug auf die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnistatbestände unzureichend und legen zudem offen, dass dem von den beauftragten Fachgutachten festgestellten weiteren Untersuchungsbedarf in keiner Weise nachgegangen wurde, so dass die Antragsunterlagen insgesamt ungeeignet sind, das Vorhaben auf eine Vereinbarkeit mit wasserrechtlichen Vorgaben zu überprüfen. Vielmehr ist aufgrund der obigen Ausführungen zu erwarten, dass eine erhebliche Erhöhung der Hochwassergefahr, eine der Vernässung der anliegenden landwirtschaftlichen Flächen sowie eine Kontamination der Böden als auf das Grundwassers mit wassergefährdenden Stoffen eintreten wird. Damit verstößt das Vorhaben gegen die genannten Vorschriften des WHG und die Vorgaben der WRRL in signifikanter Weise, so dass das Wasserrecht abzulehnen ist.

### **G. Lärmschutz**

Ausweislich der Antragsunterlagen kann auch nicht angenommen werden, dass der vorgesehene Verkehrslandeplatz nicht zu schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm führt.

Die im Hinblick auf den Lärm vorgelegten Unterlagen sind bei weitem nicht ausreichend, insbesondere fehlt die gebotene lärmmedizinische Beurteilung.

Die Ausführungen zu Flugrouten und zur Einbindung in den Luftraum sind unzureichend. Der Verweis auf die Komplexität des Verfahrens bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren und die Zuständigkeit des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) enthebt den Antragsteller nicht von der Verpflichtung, Flugverfahren zu planen und die Einbindung des geplanten VLP in den Luftraum nachzuweisen.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass für den VLP Neida die Auswirkungen auf das regionale Straßennetz untersucht und beschrieben werden, dagegen die eigentliche

Aufgabe des VLP, nämlich Luftverkehr von A nach B anzubieten, nicht über die Grenzen des Flugplatzes hinaus untersucht wird.

Auffällig ist, dass die für die Lärmauswirkungen wesentlichen Platzrunden nicht nach den dafür vorliegenden Richtlinien geplant wurden. Statt in der technischen Planung die Platzrunden gemäß Richtlinien zu planen, wird die Platzrunde lärmoptimiert geplant. Es ist unklar, ob die vorgesehenen Routen tatsächlich geflogen werden können, dies wird angezweifelt. Da hier für die Planung unter Lärmgesichtspunkten günstige Routen gewählt wurden, ist anzunehmen, dass die Lärmbelastung unterschätzt wurde.

Die vorgelegten Fluglärmrechnungen leiden an der Fehlerhaftigkeit der Platzrundenplanung. Bemerkenswert auch die Sorglosigkeit mit der die Flugverfahren am Flugplatz geplant werden. Die dafür zu beachtende NfL-II 37/00 scheint dem Vorhabenträger fremd zu sein. Die auf den fehlerhaften Platzrundenplanung aufbauenden Lärmbetrachtungen sind durchweg falsch.

Generell fällt auf, dass in dem Gutachten zur Lärmprognose kein Nachweis über den Anteil der einzelnen Flugzeuggruppen an den verkehrsreichsten 6 Monaten enthalten ist. Dafür hätte, unabhängig vom Bezug auf die Prognose, im Lärmgutachten ein eigener Nachweis vorgelegt werden müssen.

Die Flugstreckenbeschreibung berücksichtigt nicht die in den NfL vorgegebenen Regelungen zur Anlage von Platzrunden. Nach NfL muss der Mischflugbetrieb räumlich und höhenmäßig getrennt werden. Dabei sind Abstände zwischen Motorflug-, UL-, Segelflugplatzrunde zu beachten. Aus den vorliegenden Unterlagen kann die Beachtung dieser Vorgaben nicht entnommen werden. Dies hat Auswirkungen auf die Lärmauswirkungen.

Für die angegebenen Verkehrszahlen der verkehrsreichsten 6 Monate des Jahres 2012 können auch nicht annähernd mit den Zahlen der Verkehrsprognose in Übereinstimmung gebracht werden. Die Abweichungen können nicht mit dem Berechnungsmodus begründet werden.

Im schalltechnischen Fluglärmgutachten wird angeführt, dass ein regulärer Nachtflugbetrieb weder am derzeitigen Standort des Verkehrslandeplatzes Brandensteinsebene stattfinden noch in der Prognose für den neuen Standort vorgesehen sei. Zugleich wird darauf hingewiesen, dass die im Umfeld des bisherigen Verkehrslandeplatzes angesiedelten Firmen Brose, Kapp und Schumacher über eine vom Luftamt Nordbayern erteilte Sondergenehmigung verfügten, monatlich insgesamt bis zu 12 Flugbewegungen auch in der Zeit von 22 bis 6:00 Uhr auf der Grundlage einer PPR-Regelung durchzuführen. Diese Ausnahmeregelung sei bisher mit bis zu maximal 2 Flugbewegungen pro Monat in den vergangenen Jahren jedoch wenig genutzt worden. Eine Änderung dieses Bedarfs werde auch am neuen Standort nicht erwartet. Wegen der geringen Anzahl von Nachtflugbewegungen sei deshalb eine Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels nicht sinnvoll.

Es ist nicht erkennbar, aus welchem Grund diese Sondergenehmigung der genannten Firmen angesprochen wird. Es kann nicht angenommen werden, dass diese Sondergenehmigung ohne weiteres auf jeden beliebigen neuen Verkehrslandeplatz übertragbar wäre. Vielmehr ist richtigerweise davon auszugehen, dass es an einem neuen Verkehrslandeplatz weder einen Bedarf noch die Möglichkeit einer Genehmigung nächtlicher Flugbewegungen gibt.

Methodisch ist nicht nachvollziehbar, wieso die Zuordnung der Flugbewegungen zu den Flugstrecken auf der Grundlage von Angaben des derzeitigen Flugplatzbetreibers erfolgen konnte. Bekanntermaßen gibt es am Standort Meeder-Neida bisher keinen Verkehrslandeplatz. Dass die Flugstrecken vom bisherigen Standort Brandensteinsebene auf den neuen Standort übertragen werden können und zwar inklusive der Zuordnung der jeweiligen Flugbewegungen zu den Strecken, wird bestritten. Vielmehr hätten ausgehend von den einschlägigen Richtlinien die tatsächlich zu erwartenden Routenverläufe prognostiziert werden müssen.

Die Berechnung der tatsächlich in die Lärmprognose einbezogenen Flugbewegungen ist nicht plausibel und bedarf der Erläuterung im Rahmen des Erörterungstermins. Dies gilt insbesondere für die Hinzurechnung bzw. den Abzug der Platzrunden aus den Flugbewegungen.

In der Lärmberechnung zeigt sich, dass die für den Verkehrslandeplatz gewählte Ausrichtung der Bahn ungünstig ist. Hier werden die Gutachter nun gezwungen, bedingt durch die Tallage des Flugplatzes eine anhand der Windrichtungsverteilung abgeschätzte Betriebsrichtungsverteilung vorzunehmen, welche von der Windrichtungsverteilung in der Höhe deutlich abweicht. Es wird angezweifelt, dass die angenommene Betriebsrichtungsverteilung zutreffend ist. Um auf der sicheren Seite zu liegen, müsste gerade aufgrund der unklaren Situation im Hinblick auf die Windrichtungsverteilung eine 100:100-Betrachtung angestellt werden.

Dem Lärmgutachten lässt sich im Übrigen im Ergebnis die tatsächliche Lärmbelastung nicht zweifelsfrei entnehmen. Dies gilt insbesondere die für die gemäß Landeplatz-Fluglärmlleitlinie ermittelten Fluglärmkonturen. Insbesondere wird nicht klargestellt, dass für die Prognose 2025 die Isophonenlinie von 47 dB(A) die Ortschaft Neida erfasst. Die ausgelegten Unterlagen verfehlen insofern die Anstoßwirkung, da der Eindruck erweckt wird, es bestehe keine erhebliche Betroffenheit.

Das Lärmgutachten nimmt an, dass die ermittelten Dauerschallpegel weit unter den Schwellenwerten lägen, die von führenden Lärmwirkungsforschern für eine gesundheitliche Beeinträchtigung und eine Belästigung angenommen würden. Hierzu wird verwiesen auf die so genannte Synopse von Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng aus dem Jahr 2002. Von führenden Lärmwirkungsforschern wird allerdings angenommen, dass diese so genannte Fluglärmsynopse gerade nicht geeignet ist, Auskunft über die Schwelle der gesundheitlichen Beeinträchtigung oder der erheblichen Belästigungen zu geben.

Die Schlussfolgerung des Gutachters, dass es unter Lärmgesichtspunkten keine Grundlage gebe, den Neubau des Flugplatzes abzulehnen oder mit Beschränkungen des vorgesehenen Flugbetriebes zuzulassen, kann nicht geteilt werden. Der Gutachter übersieht insbesondere, dass eine Übertragung der Lärmwerte des Fluglärmsgesetzes auf den hier in Rede stehenden Verkehrslandeplatz nicht möglich ist. Vielmehr ist die zuständige Genehmigungsbehörde mangels einer gesetzgeberischen Konkretisierung des Begriffs des zumutbaren Fluglärms gehalten, im vorliegenden Fall selbstständig die maßgebliche Schwelle der Zumutbarkeit zu bestimmen.

In der Umweltverträglichkeitsstudie heißt es im 2. Absatz

*„Mit der Inbetriebnahme des neuen VLP ... . In der Summe sind am neuen Standort weniger Menschen betroffen als am bisherigen Standort.“*

Die Brandensteinsebene liegt auf einem Hochplateau über der Stadt und der Bebauung. Damit fliegen die Flugzeuge in wesentlich größerer Höhe an/ab, als sie das in Meeder–Neida tun würden. Damit ist dort die Lärmbelastung der Anwohner bedeutend höher als heute in den tiefer gelegenen Stadtteilen von Coburg.

## **H. Klimaschutz**

Der Verkehr trägt in Deutschland zu rund 20 Prozent (in Bayern sogar rund 30 Prozent) zu den CO<sup>2</sup>-Emissionen bei.

Dennoch ist es im Vergleich zu anderen Sektoren bisher nicht gelungen, die Emissionen im Verkehr nennenswert zu reduzieren. Dem letzten Bericht der Europäischen Umweltagentur (EUA) zufolge muss der Energieverbrauch im Verkehrssektor weiter gesenkt werden. Die Kohlenstoffdioxid-Emissionen im Verkehrssektor müssen zwischen 2010 und der Mitte des Jahrhunderts um mehr als zwei Drittel gesenkt werden, um das EU-Ziel zu erreichen. Aus Klimaschutzgründen bedarf es im Verkehrsbereich daher dringend einer Umschichtung der Investitionsmittel hin zum Ausbau des Öffentlichen Verkehrs.

Flugverkehr ist der klimaschädlichste Verkehr.

Das Vorhaben widerspricht damit allen Zielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU zum Klimaschutz.

**Der BN fordert, die Klimaschutzziele auch bei dieser Planung zu beachten.**

Insbesondere muss Gegenstand der Umweltverträglichkeitsstudie auch die Ermittlung der von dem Betrieb des VLP ausgehenden klimaschädlichen Treibhausgase sein. Aus der Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.04.2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten – ergibt sich, dass unter den Begriff „Klima“ auch das globale Klima zu verstehen ist. Unter Hinweis auf den Vorschlag der Europäischen Kommission vom 26.10.2012 (2012/0297 (COD), der die Ermittlung der Treibhausgase auch von Infrastrukturprojekten vorsieht (vgl. hierzu: Anhang IV – Angaben gem. Art. 5 Abs. 1; Ziffer 4) wurde der in der nationalen Rechtsprechung und in der Literatur vorherrschenden Argumentation, entgegen getreten. Wenn die EU-Kommission vorschlägt und nunmehr das EU-Parlament dies verbindlich geregelt hat, dass Treibhausgase projektbezogen zu ermitteln sind, dann kann der Ermittlungspflicht nicht länger entgegen gehalten werden, dass mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über diesbezügliche Wirkungszusammenhänge eine nachteilige Veränderung des globalen Klimas nicht dem Immissionsbeitrag einer einzelnen Anlage zugerechnet werden kann. Ob diese Aussage zutrifft, mag dahingestellt bleiben. Auf jeden Fall soll der jeweilige Immissionsbeitrag jeder einzelnen Anlage, die einer UVP-Pflicht unterliegt, ermittelt und bewertet und im Rahmen des § 12 UVPG berücksichtigt werden.

Aus Art. 3, 2. Spiegelstrich UVP-RL (1985) ergibt sich, dass bereits in der damaligen Fassung der UVP-RL als auch in der heutigen Fassung (Abl.EU vom 25.04.2014, L 124/1) die Umweltverträglichkeitsprüfung auf den Faktor „Klima“ bezogen ist. Es ist nicht ersichtlich, weshalb bei ein und demselben Begriff („Klima“) ein unterschiedliches Prüfprogramm besteht. Dass in der Änderungsrichtlinie nunmehr in Anhang IV explizit von Treibhausgasemissionen die Rede ist, die in Bezug auf das Klima zu ermitteln sind, hat eine Konkretisierung der Prüfpflichten bewirkt (vgl. hierzu Anhang IV Ziffer 4 und Ziffer 5). Da jedoch die Formulierung des Faktors „Klima“ in Art. 3 UVP-RL identisch ist, besteht eine Ermittlungspflicht bereits nach der geltenden Fassung der UVP-RL.

## I. Keine Zulassungsfähigkeit nach dem Naturschutzrecht

Der Antrag auf Bau und Betrieb eines VLP ist aufgrund mangelhafter Antragsunterlagen nicht zulassungsfähig. Es fehlen grundlegende Erfassungen von betroffenen Tier- und Pflanzenarten, sowohl in den betroffenen Natura 2000-Gebieten, als auch in dem engeren und weiteren Untersuchungsraum. Insbesondere auch in Bezug auf die konkreten Vorkommen vor Ort und deren Lebensräume, deren Nahrungsverhalten, Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie deren Erhaltungszustand der lokalen Population (1.). Die Auswirkungen des Baus und Betriebs des geplanten Vorhabens werden in den Antragsunterlagen zu pauschal, größtenteils verharmlosend, nicht projektbezogen oder sogar falsch zur Grundlage der Bewertung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft gemacht (2.). Entgegen der Bewertungen in den Antragsunterlagen werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG u.a. für die Tierarten, Rot- und Schwarzmilan, Schwarzstorch, Bekassine, Uhu und Zauneidechse erfüllt, die weder durch § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG oder CEF-Maßnahmen ausgeschlossen werden können (3.). Die aufgrund nationaler Regelungen als besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten im Rahmen der Eingriffsregelung zu prüfenden Vorkommen werden unzureichend kartiert, so dass eine Prüfung gem. §§ 13 BNatSchG nicht ordnungsgemäß erfolgen kann (4.). Eine Ausnahme gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG vom gesetzlichen Biotopschutz, wie dies in den Antragsunterlagen vorgesehen ist, kann nicht erfolgen, da kein gleichartiger Ausgleich vorgesehen ist (5.). Aufgrund des Vorkommens von Wiesenbrütern, insbesondere der Bekassine auf den Schafwiesen in unmittelbarer Nähe zum geplanten VLP, welches zu dem Import Bird Area (IBA) gehört, ist von einem faktischen Vogelschutzgebiet auszugehen, da diese Fläche fehlerhaft nicht in die Gebietskulisse des Vogelschutzgebietes mit einbezogen worden ist. Aufgrund der geringen Überflughöhe ist mit erheblichen Störungen der dort brütenden Wiesenbrüter zu rechnen. Aufgrund des für faktische Vogelschutzgebiete geltenden Verschlechterungsverbots ist ein Bau und Betrieb dieses VLP an dieser Stelle unzulässig. Entgegen der Bewertung der Verträglichkeitsuntersuchung, dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der ausgewiesenen Natura-2000 Gebiete kommen wird, ist mit erheblichen Beeinträchtigungen aufgrund der niedrigen Überflüge über die betroffe-

nen Gebiete gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG zu rechnen (6.). Die Maßnahmenplanung ist weder geeignet den naturschutzrechtlich notwendigen Ausgleich oder Ersatz zu gewährleisten, noch die erforderlichen vorgezogenen Vermeidungsmaßnahmen fachlich zu begründen (7.).

## **1. Eingriffsraum fehlerhaft bewertet**

Es zieht sich wie ein „roter Faden“ durch die Antragsunterlagen, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft unterbewertet werden. Das Gebiet, welches für den geplanten VLP vorgesehen ist, wird als ausgeräumte Naturlandschaft mit intensiver Landwirtschaft beschrieben.

In der Stellungnahme des LBV wird dargelegt, welche Erfassungslücken die Kartierungen der Vogelarten aufweist, wodurch eine naturschutzfachlich nicht haltbare Herabwürdigung der Feldflur im direkten Eingriffsbereich und im engeren Untersuchungsraum erfolgt (Stellungnahme LBV, S. 14/15, Anlage 1).

## **2. Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf Natur und Landschaft**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft sind vielfältig. Die baubedingten Auswirkungen umfassen nicht nur die Versiegelung, Umwandlung von Flächen in eine andere Nutzungsart und einer Einebnung eines bislang hügeligen Geländes sondern auch die durch Lärm, Staub und Fahrbewegungen verursachten Beunruhigung des gesamten Gebietes während der Bauzeit. In den Gutachten, die den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegen, werden die Auswirkungen verharmlosend dargestellt, ohne Bezug auf die konkrete Situation vor Ort.

**Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, den landschaftspflegerischen Begleitplan, die saP sowie die FFH-VU zu überarbeiten.**

### **2.1 Immissionen während der Bauphase**

Während der Bauphase wird es in einem Zeitraum von ca. 2,5 Jahren zu Immissionen kommen. Die hohe Staubbelastung bei Trockenheit und bei ungünstiger Wind-

richtung wird sowohl für die Menschen in den umliegenden Ortschaften als auch Auswirkungen auf Natur und Landschaft haben. Diese Auswirkungen werden weder in der Umweltverträglichkeitsprüfung noch in anderen Gutachten berücksichtigt.

Insbesondere die hohe Baulärmbelästigung wird bei ungünstiger Windrichtung für die umliegenden Ortschaften und die unmittelbar diese Fläche nutzenden Tierarten nur unzureichend betrachtet.

Die Auswirkungen auf die hydrogeologischen Bedingungen werden in den Antragsunterlagen nicht dargestellt. Bei abgetragenen Oberboden und Extremniederschlägen wird es zu massiven Erdabschwemmungen vom Baufeld in die angrenzenden Gebiete kommen, mit Verstopfungen der Drainagen und Einschwemmungen in die Gewässer. Dies wird auch nach der evtl. Fertigstellung ohne ausreichende Begründung in den ersten Jahren der Fall sein. Die Auswirkungen, die es mit sich bringen, dass ab Mitte Landebahn das Gelände mit 5% Richtung Norden (Staatsstraße) fällt, die Flächen fast alle stark verdichtet werden, und scheinbar keinerlei Entwässerungsmaßnahmen geplant sind, werden nicht ausreichend geprüft.

## **2.2 Baubedingte Auswirkungen**

Die baubedingten Auswirkungen sind nicht ausreichend dargestellt. Es wird von lediglich temporären Auswirkungen ausgegangen, die nicht zu Störungen der Vogelarten führen können.

Auswirkungen auf die Vogelarten werden jedoch durch die zweijährigen Erdmassenbewegungen durch Störwirkungen und fehlendem Nahrungsangebot entstehen. Es soll auf einer Fläche von über 80 ha Erdmassen bewegt werden. Dies bedeutet, dass der Mutterboden weggeschoben wird. Hügel abgetragen und Mulden aufgefüllt werden. Dies insbesondere in der Frühlings- und Sommerzeit, wenn sich die Vögel in der Aufzuchtzeit der Jungvögel befinden. Über zwei Vegetationsperioden wird daher großflächig für alle am Waldrand brütenden Vogelarten der Offenlandbereich durch massive Erdmassenbewegungen gestört.

### 2.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Sowohl für die artenschutzrechtliche Prüfung als auch für die Prüfung der Auswirkungen auf die Natura-2000 Gebiete ist eine genaue Darstellung der betriebsbedingten Auswirkungen notwendig. Dies lassen die Planunterlagen vermissen.

Insbesondere ist die sog. Platzrunde fehlerhaft in den Planunterlagen dargestellt. Es ist entgegen der in den Antragsunterlagen dargestellten Platzrunde mit anderen Beeinträchtigungen zu rechnen, da die Platzrunde als zu eng dargestellt wird. Hierzu wird insbesondere auf die Stellungnahme des LBV, S. 8 und dem Schreiben eines Piloten, welches auf Seite 9 der Stellungnahme des LBV zitiert wird, hingewiesen. Der LBV kommt zu dem Ergebnis, dass die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Platzrunde deutlich zu klein prognostiziert ist, keinerlei Rechtsverbindlichkeit für die bei Betrieb des VLP tatsächlich geflogenen Flugbewegungen im Sichtflug besitzt und mithin deutlich mehr Flugbewegungen unter der 600m, als auch unter der 300m-Unbedenklichkeitsschwelle nach KOMEDA-ZEHNDER (2002) stattfinden werden.

### 2.4 Vogelschlag - Kollisionsrisiko

Das Kollisionsrisiko wird bei allen Vogelarten verneint. Hierbei wird auf eine veraltete Vogelschlagstatistik zurückgegriffen. Wie der Homepage der DAVVL zu entnehmen ist, haben die Vogelschlagereignisse in der Luftfahrt weiter zugenommen:

*„Zahl der Vogelschlagereignisse in der Luftfahrt nimmt weiter zu*

*Bremen. Im Jahr 2014 nahm das deutsche Vogelschlagkomitee, der DAVVL e. V., 1.142 Anzeigen über die Kollision von Vögeln mit Luftfahrzeugen aus deutschen Cockpits entgegen. 766 dieser Anzeigen betrafen Zwischenfälle im Inland, 376 der Anzeigen berichteten von Zwischenfällen im Ausland. „Dies ist die höchste Zahl an Vogelschlägen, die uns in den letzten fünf Jahren gemeldet wurde“, berichtet Christoph Morgenroth, Geschäftsführer des Komitees. „Die von Jahr zu Jahr steigende Zahl an Vogelschlägen ist für uns ein Alarmsignal, zumal sie nicht allein über die wachsende Zahl an Flugbewegungen zu erklären ist.“*

*Weit alarmierender als die Zahlen des DAVVL sind aber die Angaben des Luftfahrtbundesamtes zum Vogelschlaggeschehen im Jahr 2014.*

*Demnach gab es unter den vom DAVVL registrierten Anzeigen 413 als Störfall einzustufende Ereignisse, an denen deutsche Luftfahrzeuge beteiligt waren – das sind knapp viermal so viele wie im Vorjahr und mehr als zehnmal so viele wie 2010. „Die wachsende Gefahr, die von Vögeln ausgeht, muss ernst genommen werden“, sagt Morgenroth. „Erst 2012 gab es einen Absturz einer Maschine in der Nähe von Rostock, der auf einen Vogelschlag zurückzuführen war. Vor einem Jahr traf es einen US-Militärhubschrauber an der englischen Ostküste, wobei alle Insassen ums Leben kamen, und jedem ist noch der Zwischenfall vom Hudson River im Gedächtnis, bei dem nur durch außerordentlich glückliche Umstände und außergewöhnlich großes Geschick des Piloten nach dem Ausfall beider Triebwerke eines Airbus A320 eine Notwasserung auf dem Fluss gelang und niemand ernsthaft zu Schaden kam.“ Und er ergänzt: „Vogelschlag ist ein allgemein unterschätztes Sicherheitsrisiko der Luftfahrt, aber auch ein weitaus unbekannter Kostenfaktor.*

*Die vorliegenden Zahlen sollten alle Entscheidungsträger – ganz gleich ob öffentlicher oder privatwirtschaftlicher Natur – wachrütteln und zu verstärktem Engagement veranlassen. Schon lange hat der DAVVL vor einem Kippen der lange Zeit günstig verlaufenden Vogelschlagsituation gewarnt und eine dringend überfällige Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen gefordert.“ Geschehen ist allerdings bislang so gut wie nichts.“*

<http://www.davvl.de/de/aktuelles/2015/zahl-der-vogelschlagereignisse-der-luftfahrt-nimmt-weiter-zu>

**Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die aktuelle Vogelschlagstatistik der DAVVL der fachlichen Beurteilung über Kollisionsrisiken von Vögeln zugrunde zu legen.**

### **3. Besonderes Artenschutzrecht**

Die saP genügt nicht den Anforderungen an eine sachgerechte Erfassung, Darstellung und Bewertung, um die artenschutzrechtlichen Verbote gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG prüfen zu können und, sollte es zur Verwirklichung eines Verbotstatbe-

standes kommen, die rechtlichen Konsequenzen hieraus, insbesondere die Voraussetzungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG zu prüfen.

Im Rahmen der Einwendung kann nicht auf jede der vorkommenden Tier-, insbesondere Vogelarten eingegangen werden, weshalb weitere Einwendungen vorbehalten bleiben. Beispielhaft wird anhand der folgenden Tierarten ausgeführt, dass die Verbotstatbestände für die betroffenen Tierarten zu bejahen sind:

Durch den Flugbetrieb kann es zu Kollisionen der Vögel mit den Flugzeugen kommen. Inwieweit ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko besteht, muss artspezifisch geprüft werden. Grundsätzlich ist in den Antragsunterlagen sowohl die Gefahr von Vogelschlägen aufgrund veralteten Materials (siehe oben) bewertet worden. Eine artspezifische Untersuchung zum Flugverhalten im Verhältnis zu den Überflughöhen ist der saP nicht zu entnehmen. Insbesondere bei den wiesenbrütenden Arten auf der Schafwiese ist mit einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko zu rechnen (§ 44 Abs. 1 Ziffer 1 BNatSchG). Durch den VLP sind insbesondere Kollisionen mit Greifvögeln, Störchen, Reiher, Kranich (Rastplatz am Goldbergsee), Enten (Knäk-, Kolben-, Krick-, Reiher-, Schnatter-) und Kiebitz zu erwarten. Greifvögel, Weiß- und Schwarzstörche, Grau- und Silberreiher sind häufige Nahrungsgäste bzw. Durchzügler im VLP und in der näheren Umgebung des VLP's. Kollisionsgefahr besteht außerdem bei Greifvögeln und Störchen mit Segelfliegern (wg. Aufwinden).

Der Raum Neida – Herbartsdorf hat eine hohe Bedeutung als Rastgebiet für den Kiebitz. Es ist daher auf dem Gelände des VLP mit einer erhöhten Kollisionsgefahr zu rechnen. Zudem begleiten größere Trupps von Goldregenpfeifern die Kiebitzschwärme. Die Feldlerche kommt ebenfalls in größeren Beständen auf dem Zug und als Brutvogel im Gelände des VLP vor und ist daher ebenfalls kollisionsgefährdet.

Aber auch das Störungsverbot und das Verbot der Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird nur unzureichend für die betroffenen Arten geprüft (§ 44 Abs. 1 Ziffer 2 und 3 BNatSchG). Insbesondere der Verweis darauf, dass die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG), ist nicht zutreffend und zeigt auf, dass die Funktionszusammenhänge nicht ausreichend geprüft worden sind. Die für einige Arten vorgesehenen CEF-Maßnahmen erfüllen nicht die Anforderungen, die an vorgezogene Aus-

gleichsmaßnahmen gestellt werden. Es kann nicht gewährleistet werden, dass die Maßnahmen gewährleisten, dass die beeinträchtigte Fortpflanzungs- und Ruhefunktion bereits im Zeitpunkt der Durchführung des Eingriffs oder Vorhabens in gleichartiger Weise erfüllt werden, so dass die Maßnahmen keine den Verbotstatbestand ausschließende Wirkung haben.

### **3.1 Rot- und Schwarzmilan**

Entgegen der Behauptung, dass die Horststandorte des Rot- und Schwarzmilans ausgleichbar seien, wird auf die Ausführungen in der Einwendung des LBV, S. 13 verwiesen.

Es sind keine wissenschaftlichen Untersuchungen aus vergleichbaren Projekten und ähnlich strukturierten Gebieten bekannt, die schlüssig belegen, dass Rotmilane, deren Horststandorte eingriffsbedingt zerstört wurden, erfolgreich aus Eigeninitiative Alternativstandorte im Umkreis gesucht haben und dort auf Jahre hinaus den gleichen Bruterfolg erzielen konnten, wie zuvor. Im Regelfall sind bei reviergebundenen Vogelarten alle geeigneten Reviere besetzt bzw. genutzt – schon aufgrund der jedes Jahr zur Suche eines eigenen Revieres gezwungenen Jungvögel

Im vorliegenden Fall muss davon ausgegangen werden, dass aufgrund des guten regionalen Populationsbestandes des Rotmilans Paare, die ihren Horststandort durch Rodung des genutzten Feldgehölzes bzw. durch Fällung eines Horstbaumes verlieren, im Umfeld des geplanten VLP keinen geeigneten Ausweichstandort für einen neuen Horststandort finden. Das Risiko ist sehr hoch, dass es zwischen Revierkämpfen zwischen etablierten Brutpaaren des Rotmilans und zu dem „horstvertriebenen“ Brutpaar kommt und die Verlierer abwandern müssen. Die Population wird somit auf jeden Fall geschwächt – ihr Erhaltungszustand verschlechtert sich also.

Im Rahmen von Monitoring kann in einem solchen Fall lediglich der Verlust bzw. das Abwandern des vertriebenen Brutpaares dokumentiert, jedoch nicht erfolgsversprechend gegengesteuert werden.

Hier von einem Ausgleich bzw. von einer erfolgsversprechenden Kompensation auszugehen, ist pure Spekulation auf Kosten einer noch(!) relativ stabilen regionalen Rotmilanpopulation. Für die Vogelart trägt Deutschland europa- und sogar weltweit eine besondere Verantwortung bzgl. ihrer Erhaltung.

### **3.2 Uhu**

Im Jahr 2015 wurde der Uhu am Flachshügel nachgewiesen (vgl. hierzu: Stellungnahme des LBV vom 23.04.2015, S. 11).

Die Erfassung der dämmerungsaktiven Vogelarten ist unzureichend. Der LBV kommt zu dem Ergebnis, dass die Nichterfassung bereits bekannter Vogelarten den Rückschluss zulasse, dass aufgrund ungeeigneten methodischen Vorgehens in Bezug auf dämmerungs- und nachtaktive Vogelarten diese systematisch übersehen und in der Folge nicht berücksichtigt wurden.

Da der Uhu im Winterhalbjahr auch während der Flugzeiten (6.00 – 22.00 Uhr) jagt, ist eine Kollision mit Flugzeugen wahrscheinlich, so dass ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko nicht auszuschließen ist. Dies wird auch durch die geplante extensive Nutzung der Grünlandflächen im VLP-Gelände gefördert.

Weiterhin ist mit vorhabensbedingten Verlusten von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten zu rechnen. Aber auch betriebsbedingt sind erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensräume zu befürchten, da sowohl morgens als auch abends in der Dämmerung geflogen werden soll. Durch Beleuchtungen und den Flugbetrieb ist mit erheblichen Störungen zu rechnen.

### **3.3 Bekassine**

Entgegen der Bewertung der Gutachter in der saP kann ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für das Vorkommen der Bekassine nicht ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Aufgrund des Flugverhaltens der Bekassine und den niedrigen Höhen der Flugzeuge ist eine Kollision nicht unwahrscheinlich, auch wenn nur mit geringen Flugbewegungszahlen zu rechnen ist.

Auf keinen Fall kann jedoch eine erhebliche Störung gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2

BNatSchG ausgeschlossen werden. Dies wird bereits durch die Gutachter nicht verkannt, wenn ausgeführt wird, dass es zu Beeinträchtigungen der Bekassinen durch den Flugverkehr kommen kann (Bl. 1111). Entgegen der Einlassungen der Gutachter der saP handelt es sich bei der Schafwiese um eine Fläche die gänzlich für die Bekassine geeignet ist (vgl. hierzu: LBV, S. 4). Die lokale Population, die räumlich aufgrund der Fläche auf der Schafwiese, besteht, ist hierdurch akut gefährdet. Die vorgesehene CEF-Maßnahme ist gänzlich ungeeignet, um die ökologische Funktionalität in räumlicher Nähe zu gewährleisten.

### **3.4 Rebhuhn**

Aktuelle Untersuchungen zeigen, dass im Bereich des VLP's 3 Brutpaare (anstatt 1 BP) des Rebhuhns vorkommen. Damit finden bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen dieser bayernweit „stark gefährdeten“ Vogelart statt, die nicht ausreichend ausgeglichen werden.

### **3.5 Weiß- und Schwarzstorch**

Der Weißstorch brütete 2014 erfolgreich in Bad Rodach. 2015 hat das Brutpaar ebenfalls mit der Brut begonnen. Solange keine Nahrungsrevierkartierung vorliegt, kann die Bedeutung des Areals des geplanten VLP als Nahrungsrevier nicht beurteilt werden.

Der Weißstorch neigt insbesondere während der Zugzeit zur Truppbildung. Daher ist insbesondere während der Zugzeit ein erhöhtes Kollisionsrisiko vorhanden.

Der Schwarzstorch ist mit hoher Wahrscheinlichkeit Brutvogel in Waldbereichen südlich bzw. westlich des geplanten VLP's. Der Schwarzstorch fliegt auf seinen Nahrungsflügen regelmäßig zur Nahrungssuche sowohl in das Areal des geplanten VLP's als auch in die Glenderwiesen. Sie kommen regelmäßig zur Futtersuche an die Sulz und auch auf die Flächen unterhalb des Rangesberg. Sie konnten im Jahr 2014 mehrfach fotografiert werden, auf den Fotos ist klar zu erkennen, dass es sich um verschiedene Vögel handelt. Sie fliegen regelmäßig aus west-südwestlicher Richtung ein, es wird angenommen, dass es sich um die Brutpaare aus dem Raum Bad Colberg und Simmershausen handelt. Im Gutachten wird behauptet es handelt

sich um einen einzelnen Storch, das ist falsch. Allerdings wurden die Hauptsächlichen Beobachtungen im Gutachten außerhalb der Brut und Aufzucht gemacht, so das auch das Füttern bereits beendet war. Im Jahr 2014 wurde ein Altstorch mit 3 Jungvögeln bei Schweighof beobachtet.

Eine Beurteilung des VLP's auf die Schwarz- und Weißstorchpopulation kann nur getroffen werden, wenn eine detaillierte Raumnutzungsanalyse erfolgt.

### **3.6 Zauneidechse**

Entgegen der Darstellung in den Planfeststellungsunterlagen ist von einem Vorkommen der Zauneidechse am Flachshügel auszugehen. Die Maßnahme M3 (Bl. 1046) – das nochmalige Absuchen der Fläche vor Baubeginn, aber nach Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses, umgeht die Rechtsfolgen im Falle eines Vorkommens.

Es ist bereits VOR der Entscheidung, ob ein Planfeststellungsbeschluss ergeht, zu untersuchen, ob zum Zeitpunkt der Entscheidung ein Vorkommen vorhanden ist. Denn dann würde unzweifelhaft der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Ziffer 1 BNatSchG erfüllt werden, da nicht auszuschließen ist, dass – auch wenn das Vorkommen vergrämt werden sollte – einzelne Individuen der Zauneidechse getötet werden.

Weiterhin ist das Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Ziffer 3 BNatSchG als erfüllt anzusehen, da nicht zu gewährleisten ist, dass ein Ersatzlebensraum vorhanden ist bzw. in absehbarer Zeit geschaffen werden kann, so dass § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht vorliegt. Die vorgesehene CEF-Maßnahme kann den Verbotstatbestand nicht ausschließen.

Die derzeit besiedelte Fläche ist mit einem alten Baumbestand bewachsen. Die exponierten Zauneidechsenhabitate sind durch Reisighaufen und getrocknetem Laub gekennzeichnet. Es ist davon auszugehen, dass dort ein Zauneidechsenvorkommen die Flächen besiedeln. Bei einer Begehung im April 2015 wurde eine Zauneidechse gesichtet und photographisch festgehalten (Anlage 3). Es ist kaum vorstellbar, dass es sich um dasselbe Exemplar handelt, welches die Gutachter bereits 2012 gesich-

tet haben. Entgegen den Bewertungen der Gutachter in der UVS ist daher von einer Fortpflanzung- und Ruhestätte im Bereich des Flachshügels und des Rangesberg auszugehen (vgl. Bl. 936 UVS, LBP).

Wenn die Gutachter ausführen, dass die Zauneidechse in Bayern weit verbreitet ist, wird der Eindruck erweckt, dass der Schutz der Zauneidechse nicht so wichtig sei. Dem ist jedoch entgegen zu halten, dass es sich um eine besonders streng geschützte Tierart handelt, für die einschlägigen artenschutzrechtlichen Regelungen einzuhalten sind.

In den Feldgehölzen, die direkt von Verkehrslandeplatzgelände betroffen sind, wurden eine bzw. zwei wertgebende Arten nachgewiesen. Da jeweils nur eine einzelne Zauneidechse gefunden wurde, ist es gut möglich, dass keine Fortpflanzungsstätte dieser Art besteht, sondern es sich um zugewanderte Einzeltiere oder Reliktorkommen handelt. Die Lebensraumstrukturen bieten zudem nur ein geringes Potenzial für eine Populationsgröße, die dauerhaft überlebensfähig wäre. Vor diesem Hintergrund wird den Feldgehölzen ein geringer bis mittlerer funktionaler Wert zugeordnet, zumal die Zauneidechse in Bayern bis in den alpinen Bereich noch annähernd flächendeckend verbreitet ist. Die Ringelnatter ist lückenhaft verbreitet und meist an feuchte Lebensräume gebunden, das Vorkommen am Flachshügel ist somit vermutlich auf das naheliegende Stillgewässer zurückzuführen.

Blatt 936 UVS, LBP

<b>Maßnahme</b>	Kurzbezeichnung:		
<b>K7</b>	Anlage von Habitatelelementen für die Zauneidechse (optional)		
Gemeinde:	Gemarkung:	Flurstücke:	Fläche:
Meeder	Neida	207, 286, 287	0,9 ha
Zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen:			
Anlage-Nr.: 4.2.8.1		Blatt-Nr.: 1-3	
Art der Maßnahme:			
<input type="checkbox"/> Vermeidungs-/Minderungs-/Schutzmaßnahme	<input checked="" type="checkbox"/> Ausgleichsmaßnahme		
<input checked="" type="checkbox"/> CEF-Maßnahme	<input type="checkbox"/> Ersatzmaßnahme		
<u>Zeitpunkt für die Durchführung in Bezug zur Baumaßnahme:</u>			
Die Maßnahmen sind vor Baubeginn zu initiieren, die Ersatzlebensräume müssen bei Beginn der Vergrämung ökologisch voll funktionsfähig sein			

Die vorgesehenen Maßnahmenflächen (vgl. Plan Ziffer 4.2.8.1.1) sind ungeeignet,

zumindest benötigt die Entwicklung der Fläche hin zu einem Habitat für die Zauneidechse mehrere Jahre. Derzeit wird die Fläche (Flurstück 286) ackerbaulich genutzt. An einer Ecke besteht ein bewachsenes Feuchtbiotop (Stillgewässer). Das Flurstück 287 wird als Streuobstwiese genutzt.

Die Fläche Flurstück 207 ist gänzlich ungeeignet (Plan Ziffer 4.2.8.1.2). Es handelt sich um eine isolierte Fläche direkt an der Straße unterhalb der vorgesehenen Böschung. Hier fehlt jegliche Darstellung, wie diese Fläche hergerichtet werden soll, um ein Ersatzlebensraum für die Eidechse zu schaffen. Die Fläche liegt im Tal, so dass diese feucht sein dürfte. Außerdem fehlt jegliche südliche Ausrichtung.

Zeitpunkt für die Durchführung in Bezug zur Baumaßnahme:

Die Überprüfung des aktuellen Vorkommens der Zauneidechse muss im Zeitraum März bis Mai vor Beginn der Baumaßnahme erfolgen. Sollte sich ein positiver Befund ergeben, sind vor Beginn der Rodungsarbeiten Vergrämnungsmaßnahmen umzusetzen und Ersatzhabitate zu schaffen.

Entwicklungsziel der Maßnahme: -

Maßnahmenbeschreibung:

Um eine Beeinträchtigung von Zauneidechsen auszuschließen, werden im Zeitraum von März - Mai vor den Rodungsarbeiten die Feldgehölze am Rangesberg und am Flachshügel erneut auf das Vorkommen von Eidechsen abgesucht. Bei dem erneuten Nachweis von Eidechsen werden weitere Maßnahmen getroffen (Schaffung von Ersatzhabitaten, Maßnahme K7).

Zu Recht wird bei der Maßnahmenbeschreibung K 7 ausgeführt, dass der Ersatzlebensraum VOR der Vergrämnung voll funktionsfähig sein muss. Dies wäre im Planfeststellungsbeschluss anzuordnen und die Einhaltung zu kontrollieren. Die Erfahrungen mit dem Vollzug zur Schaffung von Ersatzlebensräumen und der Besiedlung mit einem Vorkommen der Zauneidechse sind ernüchternd.

Eine der vorgesehenen Maßnahmenfläche grenzt unmittelbar an den zu rodenden Flachshügel. Da eine Umsetzung des Bestandes erst nach Schaffung des Ersatzlebensraumes möglich wäre, dürfte die Rodung erst beginnen, wenn der Ersatzle-

bensraum in einer Qualität hergestellt ist, welches geeignet ist die umzusiedelnden Tiere aufzunehmen. Dies wird nicht in einem Sommer möglich sein. Die Maßnahmenbeschreibung ist zu allgemein. Ob die Maßnahmenflächen überhaupt für einen Ersatzlebensraum geeignet sind, wurde nicht geprüft.

Der derzeit vorgesehene Ablauf – März-Mai nochmals Bestandserfassung, ggfs. dann Fläche herrichten, um zu vergrämen – benötigt mindestens einen Vorlauf von einem Jahr, so dass zu gewährleisten sein würde, dass die Rodung erst im Folgejahr erfolgen darf. Ein Monitoring wäre anzuordnen.

Im Grunderwerbsverzeichnis ist ein Flurstück 207 nicht erwähnt, obwohl es im Maßnahmenblatt aufgeführt wird.

Die Flurstücke 286 und 287 umfassen eine Größe von 7500 m<sup>2</sup>. Unklar bleibt, wie die Fläche rechtlich gesichert wird. Ein Erwerb der Fläche ist nicht vorgesehen. Daher ist nicht zu erkennen, wie gewährleistet werden soll, dass auf Dauer ein Ersatzlebensraum für die Zauneidechse bestehen bleiben soll.

### **3.7 Zwischenergebnis**

Entgegen der Darstellungen in den Planfeststellungsunterlagen sind Verbotstatbestände für zahlreiche Arten erfüllt, so dass das Vorhaben grundsätzlich unzulässig ist. Eine Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG ist – wie noch aufzuzeigen sein wird – nicht zulassungsfähig.

## **4. Eingriff in Natur und Landschaft, allgemeines Artenschutzrecht**

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Tiere und Pflanzen wild lebender Arten werden nicht in der gesetzlich gebotenen Art und Weise ermittelt, dargestellt und bewertet. Vielmehr wird anhand der Darstellungen der Planunterlagen der Eindruck erweckt, es handelt sich um ein Gebiet, welches einerseits durch eine intensive Landwirtschaft als „ausgeräumte Natur“ zu gelten hat und andererseits im Umfeld ausreichend „Natur“ vorhanden ist, dass alle ökologischen Funktionen für die betroffene Tier- und Pflanzenwelt erhalten bleiben. Im Folgenden wird dargelegt,

dass die Auswirkungen des geplanten Vorhabens weitaus massiver sind, als dies der Antragsteller in dem von ihm beauftragten Gutachten, hat darstellen lassen. Insbesondere für die Tierarten, die nicht dem strengeren besonderen Artenschutzrecht unterliegen, muss im Rahmen der Eingriffsregelung dann, wenn diese gem. § 10 Abs. 2 Ziffer 13 BNatSchG i.V.m. Anlage 1 Spalte 2 BArtSchV dem besonderen Schutz unterliegen, eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Zwar werden für diese Tierarten gem. § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG die Verbote gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen. Jedoch bedarf die Berücksichtigung solcher für Deutschland als besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten im Rahmen der Eingriffsregelung einer besonderen Beachtung. Denn nur wenn im Rahmen der Eingriffsregelung diese besonders geschützten Arten Berücksichtigung gefunden haben, kann eine Ausnahme von den in § 44 Abs. 1 BNatSchG genannten Verboten erfolgen.

#### **4.1 Unzureichende Ermittlung der Schmetterlinge und Widderchen**

Die Erfassung der Tagschmetterlinge und Widderchen erfolgte lediglich im Jahr 2012. Eine einjährige Erfassung ist nicht repräsentativ. Darüber hinaus muss fachlich abgeleitet werden, dass es sich im Jahr 2012 um ein Jahr gehandelt hat, welches keine Besonderheiten hinsichtlich der Vorkommen der Schmetterlinge aufgewiesen hat. Aufgrund der sehr starken Abhängigkeit der verschiedenen Stadien im Leben eines Schmetterlings besteht die Möglichkeit, dass sich im Laufe der letzten drei Jahre weitere Schmetterlingsarten im Untersuchungsgebiet angesiedelt haben oder sich das Vorkommen vorhandener Schmetterlingsarten sowohl qualitativ als auch quantitativ verändert hat. Insbesondere muss gutachterlich nachgewiesen sein, dass keine Arten des Anhangs IV durch das Vorhaben betroffen sind. Dass diese Arten durchaus im Vorhabensgebiet vorkommen könnten, legt der Gutachter dar, wenn ausgeführt wird, dass bei mehrjährigen Untersuchungen weitere Arten hinzukommen könnten (5.2 Insekten-Ordner 5a, Seite 4). Weiterhin müsste fachlich erläutert werden, dass die bereits drei Jahre alte Erfassung den aktuellen Gegebenheiten entspricht.

Eine ordnungsgemäße Bestandserfassung der Schmetterlingsarten ist notwendig. Eine detaillierte Auflistung der vom Vorhaben betroffenen Arten ist unumgänglich,

um zu prüfen, ob besonders geschützte Arten gem. § 7 Abs. 2 Ziff. 13 BNatSchG betroffen sind. Dabei spielen nicht nur die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie eine Rolle, sondern vielmehr auch die in der Bundesartenschutzverordnung genannten Schmetterlingsarten.

Obwohl in dem Gutachten die Erfassung der Schmetterlingsarten und die Ergebnisse dargestellt werden, werden die besonders geschützten Schmetterlingsarten in dem Gutachten Ziff. 4.3 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (SAP); 4.3, Ordner 4b nicht erwähnt. In der SAP werden im Anhang A die nach Anhang 4 der FFH-Richtlinie geschützten Tagfalter aufgezählt (S. 7 Anhang A - Tabellen zur Ermittlung des zu prüfenden Artenspektrums). Dies reicht jedoch nicht aus. Denn es sind zahlreiche Schmetterlingsarten, die in der Bundesartenschutzverordnung als besonders geschützte Arten genannt sind, betroffen.

Bezüglich des Teilgebiets „Hähnles“ werden in Analogie zu zwei angeblich repräsentativen Probeflächen (TF 9 und TF 10) die dort gefundenen Schmetterlingsarten auf dieses Teilgebiet für anwendbar erklärt. Es wird gerügt, dass für dieses Teilgebiet keine eigene Bestandserfassung durchgeführt worden ist. Eine Übersichtsbegehung, wie diese in den Unterlagen erwähnt wird, reicht für die Bestandserfassung der Schmetterlingsarten nicht aus. Wird jedoch bei der Entscheidung über das Vorliegen naturschutzrechtlicher Tatbestände eine worst-case-Annahme zugrunde gelegt, so muss für dieses Teilgebiet im Ergebnis festgehalten werden, dass folgende Schmetterlingsarten durch das Vorhaben betroffen sind: Perlmutterfalter, Silberfleck-Perlmutterfalter, Wachtelweizen-Scheckenfalter, Kleiner Eisvogel und Rundaugen-Mohrenfalter.

Die Bewertung der Tagfalter im landschaftspflegerischen Begleitplan (S. 84) stimmt nicht mit den fachlichen Ausführungen in dem Detailgutachten „Kartierung der Flora und Fauna“, Kapitel Schmetterlinge, überein.

Die „Laubholzhecke mit Saum am Rangesberg“ (Probefläche TF 2) wird durch das Vorhaben vollständig zerstört. In der Erfassungstabelle werden bei einigen besonders geschützten Arten Einzelnachweise, sehr vereinzelt (ca. 2-5 Individuen) oder vereinzelt (wenige Nachweise, ca. 6-12 Individuen) aufgeführt. Dies betrifft: Kleines

Fünffleck-Widderchen (e), Schachbrett (v-h), Kleiner Heufalter (v), Hauhechel-Bläuling (sv), Goldene Acht (sv).

Der Gutachter führt aus, dass eine Wiederherstellung des Lebensraumes mit adäquaten Habitatfunktionen nur innerhalb einer Zeit von zehn Jahren möglich ist.

Die Auswahl der Probeflächen ist ungeeignet, um den Eingriff in die Lebensräume der Schmetterlinge und Widderchen zu ermitteln. Denn lediglich die Probefläche TF 1, TF2 und TF3 liegen im unmittelbaren Vorhabensgebiet. Inwieweit die Teilflächen 4 bis 10 überhaupt durch das Vorhaben betroffen werden könnten, ist nicht ersichtlich. Aussagen, die für die Teilflächen 4-10 gemacht worden sind, auf Flächen, die zum Vorhaben gehören, zu übertragen, ist nicht möglich.

Von der Ermittlung von Nacht- und Kleinschmetterlingen wurde abgesehen (S. 3, Bl. 1316). Von dem Vorhaben seien keine geschlossenen Wälder betroffen. Das Teilgebiet „Hähnles“ muss bezüglich der Nachtfalter kartiert werden. Denn es handelt sich hier um einen geschlossenen Waldbestand. Die Aussagen zu der Beeinträchtigung der Waldfläche „Hähnles“ sind nicht eindeutig. Es bleibt unklar, wie viel ha Wald gerodet wird. Aufgrund der Angabe, dass ca. 2,19 ha Niederwald angelegt wird, könnte davon ausgegangen werden, dass eine ebenso große Fläche gerodet werden soll. An anderer Stelle wird jedoch von einem Eingriff von 3,2 ha gesprochen. Es handelt sich um eine Rodung innerhalb eines Waldstückes, so dass weitere Waldränder entstehen. Würde nur die rot umkreiste Fläche gerodet werden, würde ein weit über die eigentliche Rodungsfläche hinausgehender Bereich geschlossene Waldstruktur übrig bleiben.

#### **4.2 Unzureichende Erfassung der Hautflügler**

Die Erfassung ist wegen fehlerhafter Kartierung von Hummeln und Bienen fehlerhaft. Wie der Anlage 4 zu entnehmen ist, wurde von fachkundigen Imkern bei einer Begehung am 18.04. und 19.04.2015 am Rangesberg 5 Königinnen der Ackerhummel und 7 Königinnen der Erdhummel gefunden. In der Stellungnahme der fachkundigen Imker wird dargelegt, dass „nur“ Königinnen gefunden werden konnten, weil zu dieser Jahreszeit diese noch keinen Staat gebildet haben.

Weiterhin wird in der Stellungnahme der Imker vom 20.04.2015 dargelegt, dass der Rangesberg prädestiniert für ein Aufkommen von Solitärbiene verschiedener Arten ist. Einige Solitärbiene wurden bei der Futtersuche beobachtet. Bei dem Rangesberg handelt es sich um ein Aubruchwäldchen mit reichlich Altholz und Totholzbestand. Ideal für Käfer und Falter (dort: S. 2).

Weiterhin wird die unzureichende Kartierung der Käfer eingewandt. Die Imkerin beschreibt, dass 2014 in unmittelbarer Nähe des Rangesberges ein Exemplar des Mochusbockes gefunden worden sei. Hierbei habe es sich um einen Bockkäfer gehandelt, welcher bis zu 35 mm lang wird, die Fühler sind länger als der Körper und der Käfer schillert in metallischen Farben. Nach der Beschreibung der für den Mochusbocks geeigneten Lebensraums wird festgestellt, dass der Rangesberg ein ideales Brutgebiet für diesen Käfer ist, weil er dort alles, einschließlich des Schwarzen Holunders als Futterpflanze für seine Entwicklung vorfinde.

Ein Nachweis seiner Existenz in diesem schutzwürdigen Areal sei erst in den Monaten Juni bis August möglich, da der Käfer erst dann, in den wenigen Wochen des Sommers zu finden sei (Schreiben „Der Zeidlerhof, Imkerei Müller“ vom 20.04.2015, Anlage 4).

#### **4.3 Unzureichende Erfassung der Schnecken**

An dem Feldgehölz am Rangesberg wurden bei einer Begehung Schneckenhäuser gesehen (vgl. Begehung am 15.04.2015, Anlage 3). Es ist daher nicht auszuschließen, dass besonders oder sogar streng geschützte Schnecken dort vorkommen. Schnecken wurden jedoch nicht erfasst.

#### **4.4 Fehlerhafte bzw. unzureichende Erfassung und Bewertung der Flora**

In der Stellungnahme des LBV wird ausführlich auf die besondere Bedeutung von zwei als „sehr stark gefährdeten Pflanzenarten (Anagallis foemina und Ranunculus avensis) hingewiesen (Anlage 1, S. 23). Es ist davon auszugehen, dass diese Pflanzenarten aufgrund der besonderen Bodenbeschaffenheit am Rangesberg dort noch überleben konnten. Sollte es zur Zulassung des VLP kommen, muss gewährleistet werden, dass ein Umpflanzen der Arten auch zum Überleben dieser Arten führt.

#### **4.5 Erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes**

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden als „gering“ bewertet. Diese fachliche Bewertung ist falsch.

Durch die Geländemodellierung wird ein derzeit hügeliges Gebiet, welches zwischen zwei Dörfern liegt und mit einem unter Landschaftsschutz stehendem Waldgebiet (Callenberger Forst) abgeschlossen wird, in einer technokratischen Weise verändert, dass von einer natürlichen Gegebenheit nicht mehr gesprochen werden kann. Im nördlichen Bereich beträgt die errechnete Böschungslänge bis ca. 12m bei einer Auffüllhöhe bis ca. 7m. Im südlichen Bereich (Seite Herbartsdorf) beträgt die Böschungslänge bis ca.30m bei einer Böschungshöhe von bis ca.10m. Das Flugplatzgelände würde wie ein Fremdkörper in die weithin unverbaute Landschaft wirken.

Vorgesehen sind Hochbauten, wobei keine Pläne und Bauzeichnungen den Antragsunterlagen beigelegt sind, so dass weder die Dimension noch die Wirkung dieser Hochbauten auf das Landschaftsbild beurteilt werden können.

In einer solchen Situation ist es üblich den Planfeststellungsunterlagen Simulationsbilder beizufügen, um das ganze Ausmaß der Landschaftsbildbeeinträchtigung visuell darzustellen. Ansonsten liegt eine unvollständige Ermittlung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG vor.

Es wird daher beantragt, dem Antragsteller aufzugeben eine visuelle Simulation des geplanten VLP darzustellen und den Antragsunterlagen beizufügen.

#### **5. Gesetzlich geschütztes Biotop**

Es geht ein gesetzlich geschütztes Biotop verloren. Gem. Art. 23 Abs. 1 Satz 3 Bay-

##### **Konfliktschwerpunkt Rodung des Feldgehölzes am Rangesberg**

Durch den Verlust des Feldgehölzes kommt es zu einem Verlust des Lebensraums wertgebender Laufkäfer-, Tagfalter- und Großsäugerarten. Eine Beeinträchtigung der Zauneidechse ist nicht auszuschließen. Die Funktion des Feldgehölzes als Jagdgebiet für Fledermäuse und als Trittsteinbiotop entfällt ebenfalls. Angrenzend geht mit einer Hecke trocken-warmer Standorte ein gesetzlich geschütztes Biotop verloren. Der vorhabenbedingte Verlust des Lebensraums wird als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung beurteilt.

NatSchG sind wärmeliebende Säume gesetzlich besonders geschützt. Die Planunterlage lässt offen (Blatt 952, 1115, UVS, S. 87), unter welche Kategorie der beson-

ders geschützten Biotop das genannte Biotop fällt.

Es wird beantragt, die Kartierung anhand des Bestimmungsschlüssels für Flächen nach § 30 BNatSchG / Art. 23 BayNatSchG (§ 30-Schlüssel) zu übersenden.

Nur durch die in der Kartierung festgehaltene Bestandsvegetation lässt sich prüfen, inwieweit ein Ausgleich möglich ist.

Es ist die Anlage einer Hecke als Ausgleich südlich des geplanten VLP geplant. Mittelfristig soll diese Hecke die ökologische Funktion in gleichartiger Weise erfüllen (Blatt 1115).

Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen vor. Diese soll auf einer nach Süden ausgerichteten Böschung am VLP angelegt werden. Hier ist mit geeigneten Habitateigenschaften (hohe Wärmetönung, ausreichender Trockenheit) zu rechnen. Die beeinträchtigten Funktionen können folglich mittelfristig und im räumlichen Zusammenhang wiederhergestellt werden, womit die Voraussetzungen für eine Ausnahme vorliegen.

Die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme ist ungeeignet, um das gesetzlich geschützte Biotop „auszugleichen“.

Das Feldgehölz soll unmittelbar angrenzend an den VLP angelegt werden. Die nach Süden ausgerichtete Böschung liegt unmittelbar an der Straße, die zu den baulichen Anlagen des VLP führt. Damit wird die ökologische Gleichartigkeit nicht wieder hergestellt, da mit Beeinträchtigungen der Hecken durch Staub, Lärm und sonstigen Störungen zu rechnen ist. Die Maßnahme K 6 stellt mithin lediglich eine Bepflanzung einer Böschung dar, wird jedoch eine andere Funktion (Straßen- bzw. Vorhabensbegleitgrün) haben, als ein wärmeliebender Saum i.S. des Art. 23 BayNatSchG.

Da kein gleichartiger Ausgleich in räumlicher Nähe geschaffen wird, ist die Beseitigung grundsätzlich unzulässig. Es sei denn es wird eine Befreiung gem. § 67 BNatSchG beantragt, was derzeit nicht der Fall ist. Sollte eine solche Befreiung beantragt werden, wird eingewandt, dass die Voraussetzungen für eine Befreiung nicht vorliegen. Überwiegende öffentliche Interessen an dem Bau des VLP bestehen

nicht.

## **6. FFH-Gebietsschutz**

Im Folgenden werden Einwendungen zu der in den Planunterlagen enthaltenen Natura 2000-Verträglichkeitsstudie (VS) (S. 1185 – S. 1275) erhoben. Die Erarbeitung erfolgte durch Helmut Schultheiß, ergänzt wird die Einwendung durch die Stellungnahme des LBV (vom 23.04.2015; Anlage 1, S. 2ff.

### **6.1 Faktische Vogelschutzgebiete**

Die Schafwiese wurde als Wiesenbrüterlebensraum zu Unrecht nicht als Bestandteil des Vogelschutzgebietes 5831-471 „Itz-, Rodach und Baunachau“ ausgewiesen. Da eine Beeinträchtigung der dort brütenden Wiesenbrüter, insbesondere der Bekassine aufgrund der räumlichen Nähe und der geringen Überflughöhen des VLP mit Beeinträchtigungen zu rechnen ist, ist das Vorhaben aufgrund des Verschlechterungsverbots unzulässig (6.1.1.). Die Ausweisung der bayerischen Vogelschutzgebiete durch die VOGEV reicht nicht aus, um den Schutzregimewechsel zu begründen, weshalb auch bezüglich des bestehenden Vogelschutzgebietes von einem faktischen Vogelschutzgebiet auszugehen ist. Der notwendige Schutz ist weder für das Vogelschutzgebiet noch für die betroffenen FFH-Gebiete gewährleistet (6.1.2).

#### **6.1.1 Important Bird Area und BayernNetz Natur-Fläche**

Unmittelbar an das geplante Gelände des VLP und von direkten Überflügen betroffen ist eine Fläche, die zu dem Important Bird Area (IBA) BY030 „Rodachau/Itzgrund/Oberes Maintal incl. Nassanger bei Trieb und umgebende Baggerseen“ gehört. In der Stellungnahme des LBV, die im Folgenden zitiert wird, wird fachlich abgeleitet, dass dieses Gebiet zu Unrecht nicht als Vogelschutzgebiet gemeldet worden ist, so dass eine Nachmeldung zu erfolgen hat. Das Verzeichnis IBA ist ein wichtiges Indiz für die Meldewürdigkeit eines Vogelschutzgebietes. Sie können ein Vertragsverletzungsverfahren begründen, wenn der Mitgliedsstaat darin aufgelistete Gebiete ohne überzeugenden Gegenbeweis nicht als Schutzgebiete ausgewiesen

hat (vgl. hierzu: Möckel, NuR 2014, 381 (384) mit weiteren Nachweisen aus der Rechtsprechung des EuGH).

Auch wenn die Rechtsprechung den Mitgliedsstaaten einen Beurteilungsspielraum bei der Meldung von Natura 2000-Gebieten einräumt und die Anforderungen an die Darlegung, dass zu Unrecht von der Meldung abgesehen worden ist, hoch sind, ist konkret bezogen auf die hier zu betrachtende Fläche eine Einbeziehung der Schafswiese in die Gebietskulisse unabweislich. Dies ergibt sich aus Folgendem:

„Der direkte Eingriffsbereich des Bauvorhabens grenzt unmittelbar an Teile der Important Bird Area (IBA) BY030 „Rodachau / Itzgrund / Oberes Maintal incl. Nassanger bei Trieb und umgebende Baggerseen“. Im Fachinformationssystem Naturschutz Bayern ist in derselben Gebietskulisse darüber hinaus ein kartiertes Wiesenbrütergebiet sowie eine BayernNetz Natur – Fläche ausgewiesen, die sich im betreffenden Bereich von Wiesenfeld westwärts durch die Aue des Sulzbaches über Neida bis nach Breitenau und in einem zweiten Bereich südwestlich von Wiesenfeld über die Feuchtgrünländer entlang des Herbartsdorfer Grabens bis westlich von Herbartsdorf erstreckt.

Diese Fläche ist Teil des abgeschlossenen BayernNetz Natur- (vormals ABSP-) Projektes „Wiesenbrüterlebensraum westlich Coburg bis zur Landesgrenze“. Mit dem Ziel, den Schutz gefährdeter Arten – hier insbesondere bedrohte Vogelarten wie Weißstorch, Bekassine, Wachtelkönig, Braun- und Blaukehlchen – zu gewährleisten sowie zum Aufbau des geforderten landesweiten Biotopverbundes beizutragen – hier insbesondere durch Rückverwandlung von Ackerstandorten in Überschwemmungsbereichen zu extensiven Talwiesen – fanden erhebliche Investitionen (z.B. Ankauf von insg. über 30 ha Land) durch die Öffentliche Hand in Gestalt des Landkreises Coburg sowie durch den LBV zugunsten des Wiesenbrüterschutzes statt (vgl. Projektdarstellung auf <http://www.landkreis-coburg.de/85-0-Umwelt.html>). Diese Investitionen würden durch die erheblichen Störungen insbesondere beim Betrieb eines Verkehrslandeplatzes am geplanten Standort in ihrer Zielstellung in Teilflächen nachträglich völlig entwertet.

Die Fläche Flur-Nr. 1374/98, welche nur ca. 150 m vom direkten Eingriffsbereich des geplanten Flugplatz-Neubaus entfernt liegt, wurde im Rahmen des o.g. damaligen

ABSP-Umsetzungsprojektes vom Landkreis Coburg mit Fördermitteln des Bayerischen Naturschutzfonds angekauft. Durch diese Förderung zu Naturschutzzwecken ist auf dieses Grundstück eine Grunddienstbarkeit eingetragen, die ein Verschlechterungsverbot zwingend beinhaltet. Sowohl Bau als auch Betrieb eines Verkehrslandeplatzes in unmittelbarer Nachbarschaft zu dieser feuchten Wiese mit Flachwassertümpel und Rohrkolbenröhricht verstößt gegen das Verschlechterungsverbot.

Mit den Auwiesen entlang des Sulzbaches zwischen Neida und Wiesenfeld und den Schafwiesen zwischen Herbartsdorf und Wiesenfeld liegen zwei für das explizit formulierte Ziel des Wiesenbrüter-Schutzes besonders bedeutsame Teilflächen des IBA- und BayernNetz Natur – Gebietes in der durch den geplanten Flugplatzbetrieb besonders stark gestörten Zone des „Engeren Untersuchungsraumes“ der floristischen und faunistischen Erfassung im Rahmen der Planfeststellung.

Davon liegt wiederum die hochwertigste Wiesenbrüterfläche im Bereich der Schafwiesen unmittelbar vor dem östlichen Ende der geplanten Start- und Landebahn und würde im Start- und Landeanflug regelmäßig und dauerhaft in einer Höhe von nur 35 bis 420 m überfliegen. Für die als Brutvögel hier nachgewiesenen Wiesenbrüterarten Bekassine und Kiebitz gilt nach KOMENDA-ZEHNDER (2002) eine Unbedenklichkeitsschwelle von 600 m bezüglich der Silhouettenwirkung durch überfliegende Flugzeuge, für das weiterhin als Brutvogel nachgewiesene Braunkehlchen eine Unbedenklichkeitsschwelle von 300 m.

Sowohl die genannten Arten als auch die genannten Unbedenklichkeitsschwellen werden in der saP zum Vorhaben angeführt und die erhebliche Beeinträchtigung dieser Fläche eingestanden. Der tatsächliche örtliche, aber auch überregionale und sogar landesweite Wert sowohl speziell dieser Fläche als auch der umgebenden IBA- und BayernNetz Natur - Bereiche wird aber in keiner Weise kontextualisiert und fachlich angemessen gewürdigt:

- Während auf Grundlage der faunistischen Erfassung lediglich „Brutverdacht“ für ein Paar der Bekassine im Erfassungsjahr 2012 konstatiert wird, liegen dokumentierte Brutnachweise für diese Art vor für die Jahre 1980 (Dr. Dieter Franz), 1993 (Frank Reißenweber), 2006 (ASK Wiesenbrüterkartierung, Frank Reißenweber) und 2013 (Gerhard Hübner) (s. Bayerische Artenschutz-

kartierung; s. HÜBNER et al. 2014), das aktuelle Balzgeschehen 2015 weist sogar auf mehr als ein Paar hin (WEIGAND 2015 mündlich, s. [http://www.ornitho.de/index.php?m\\_id=54&id=13397614](http://www.ornitho.de/index.php?m_id=54&id=13397614)).

- Im Kontrast zur langjährig nachgewiesenen erfolgreichen Bruttradition der Bekassine auf dieser Fläche bis zum heutigen Tag steht die negative Entwicklung der Gesamtheit der Bekassinen-Brutstätten in Stadt und Landkreis Coburg: der Besatz kartierter Wiesenbrüterflächen mit Bekassinen-Brutrevieren ging von ca. 48% aller erfassten Flächen (32 von 66) 1998 auf ca. 39% (26 von 66) 2006 und schließlich nur noch knapp 20% (13 von 66) 2013 zurück (Hübner et al. 2014). Durch den Betrieb des Verkehrslandeplatzes würde also nicht nur ein beliebiges Bruthabitat der Bekassine erheblich beeinträchtigt, sondern ein Bekassinenvorkommen von erfreulich überdurchschnittlicher Qualität und Stabilität im regionalen Vergleich.
- Die regionale Population im Coburger Land mit den Glender Wiesen als Schwerpunkt wird sogar von der Regierung von Oberfranken „(...) zu den „Top 10 - Gebieten“ der bedeutendsten Wiesenbrütergebieten mit Bekassinen-Vorkommen in Bayern“ gezählt (vgl. Infotafel „Naturschutzgebiet und EU-Vogelschutzgebiet Coburg, Tafel 8. Vogelfreistätte Glender Wiesen mit Goldbergsee. Lebensraum für hochgradig bedrohte Vogelarten.“ Autor: Regierung von Oberfranken). Wie im vorangegangenen Punkt dargestellt, ist wegen seiner herausragenden Stabilität das Brutvorkommen auf den Schafwiesen einer der Säulen dieses landesweit bedeutsamen Verbreitungsschwerpunktes.
- Neben dem der Bekassine existieren auf dieser Wiesenbrüterfläche in den Schafwiesen auch nachgewiesene Wiesenbrütervorkommen von 3 (und nicht wie in der saP zugrunde gelegt nur einem) Brutpaaren des Kiebitz (HÜBNER et al. 2014), 2 (und nicht wie in der saP zugrunde gelegt nur einem) Brutpaaren des Braunkehlchens, 6 Brutpaaren des Wiesenpiepers sowie einem Brutpaar der Rohrweihe (s. saP). Für die durchschnittlichen Verhältnisse auf nordbayerischen Wiesenbrüterflächen wie auch auf anderen Wiesenbrüterflächen in Stadt und Landkreis Coburg muss dieser Vollständigkeitsgrad der Gilde wiesenbrütender Vogelarten mit den 4 Arten Bekassine, Kiebitz, Wie-

senpieper und Braunkehlchen mittlerweile leider als außergewöhnlich hoch betrachtet werden – was die Bedeutung dieser Fläche und ihres störungsfreien Erhalts für den regionalen Wiesenbrüterschutz nochmals hervorhebt.

- Nicht nur für die genannten wertgebenden Wiesenbrüterarten und ihre Lebensräume, sondern für das Gesamtkonstrukt des EU-Vogelschutzgebietes (SPA) 5831-471 Itz-, Rodach- und Baunachau besitzen die IBA- und BayernNetz Natur – Flächen zwischen Wiesenfeld, Neida und Herbartsdorf insbesondere mit der Wiesenbrüterfläche Schafwiesen im Zentrum eine herausragende Brückenfunktion zwischen den beiden SPA-Teilflächen 04 (Glender Wiesen und umliegende Gebiete im Osten) und 02 (Rodachau im Westen).“ (LBV, S. 2-5)

### **Wertgebende Arten der EU-Vogelschutzrichtlinie und fachlich fehlerhafte Nichtmeldung der betroffenen IBA-/ BayernNetz Natur – Fläche als EU-Vogelschutzgebiet**

Mit der Rohrweihe brütet im oben angesprochenen und vom Betrieb des geplanten Verkehrslandeplatzes zukünftig erheblich beeinträchtigten Bereich der IBA, kartierten Wiesenbrüterfläche und BayernNetz Natur – Fläche eine Vogelart des Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie. Der Brutplatz befindet sich auf der Wiesenbrüterfläche in den Schafwiesen, wird also regelmäßig und dauerhaft in nur 35 m Höhe überflogen und damit als Brutstätte dieser Art vollkommen entwertet.

Des Weiteren sind in diesem Gebiet als Brutvogelarten des Anhang I EU-Vogelschutzrichtlinie nachgewiesen: Rotmilan (1 BP Flachshügel bzw. benachbarter Nordrand Callenberger Forst, s. saP), Schwarzmilan (1 BP Flachshügel, s. saP), Neuntöter (2 BP laut saP, nach Kenntnis des LBV 2 weitere BP im Bereich der Schafwiesen und im Bereich des Flachshügels, WEIGAND mündl.), Blaukehlchen (mind. 1 BP Wiesenbrüterfläche Schafwiesen, WEIGAND mündl., s. [http://www.ornitho.de/index.php?m\\_id=54&id=13572855](http://www.ornitho.de/index.php?m_id=54&id=13572855)) .

Für Arten des Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie sind nach Art 4 (1) der EU-Vogelschutzrichtlinie Natura2000-Gebiete (hier: Vogelschutzgebiete SPA) auszu-

weisen, in denen u.a. ein Verschlechterungsverbot hinsichtlich ihrer Eignung als Bruthabitat für die betreffenden Arten besteht. Der Betrieb des geplanten Verkehrslandeplatzes würde gegen dieses Verschlechterungsverbot verstoßen.

Auf Grund des Brutvorkommens der angeführten Anhang-I-Arten der EU-Vogelschutzrichtlinie sowie der oben angeführten wertgebenden Wiesenbrüter-Vorkommen, die die betroffenen Flächen mit der Wiesenbrüterfläche Schafwiesen im Zentrum mit den ausgewiesenen SPA-Teilflächen in und um die Glender Wiesen und in der Rodachau naturschutzfachlich durchaus vergleichbar machen, ist es für den LBV vom naturschutzfachlichen Standpunkt her vollkommen unerklärlich und in keiner fachlichen Weise gerechtfertigt, dass die IBA-, Wiesenbrüter- und BayernNetz Natur – Flächen zwischen Neida, Wiesenfeld und Herbartsdorf bei der Meldung der SPA 5831-471 Itz-, Rodach- und Baunachau durch den Freistaat Bayern ausgespart wurden.

Von ihrem naturschutzfachlichen Gehalt sind die IBA-, Wiesenbrüter- und BayernNetz Natur – Flächen zwischen Neida, Wiesenfeld und Herbartsdorf und insbesondere die Wiesenbrüterfläche in den Schafwiesen de facto wie Natura2000-Flächen zu behandeln, die aufgrund fachlicher Fehler bzw. eines fachlich fragwürdigen Vorgehens nur de jure nicht als solche gemeldet wurden.

Der LBV fordert daher dringend die Nachmeldung der beschriebenen, noch nicht gemeldeten Teilbereiche der IBA-, Wiesenbrüter- und BayernNetz Natur – Kulisse als SPA.

Unabhängig von der bisher ausgebliebenen formalen Meldung als SPA de jure stellt der LBV den Antrag, die (noch) nicht als SPA ausgewiesenen IBA- und BayernNetz Natur – Flächen zwischen Wiesenfeld, Neida, Breitenau und Herbartsdorf vor Erlass eines Planfeststellungsbeschluss als de facto SPA-Flächen nach den Vorgaben der EU-Vogelschutzrichtlinie zu behandeln.

Der LBV stellt den Antrag, das Verschlechterungsverbot nach EU-Vogelschutzrichtlinie für die genannten Flächen zwingend einzuhalten.

**Der BN stellt den Antrag, die nach EU-Vogelschutzrichtlinie vorgeschriebene**

**Alternativenprüfung hinsichtlich einer Nullvariante und einer „zumutbaren Alternative“ zum Bau und Betrieb eines Verkehrslandeplatzes am vorgesehenen Standort vor Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses für die genannten Flächen zwingend durchzuführen.**

### **6.1.2 Keine zureichende Umsetzung des Schutzregimes für die Natura 2000-Gebiete in Bayern**

In Bayern ist ein Schutzregimewechsel für Vogelschutzgebiete aufgrund der unzureichenden Unterschützstellung noch nicht erfolgt. Bereits in der Stellungnahme des BUND Naturschutz zur VOGEV vom 09.06.2006 wurde der Weg einer Sammelverordnung abgelehnt und auf grundlegende Defizite der VOGEV (damals nur für die SPAs) hingewiesen:

- Keine gebietsbezogenen eigenen Schutzbestimmungen, daher keine rechtswirksame Wirkung gegenüber Dritten,
- Undifferenzierte und sehr allgemein gehaltene Definition des günstigen Erhaltungszustandes, der in dieser allgemeinen Form dem anspruchsvollen Ziel von Natura 2000 nicht angemessen ist. Nötig ist eine differenzierte Definition des Erhaltungszustandes für die einzelnen Arten, mit populationsbezogenen Zielen und konkreten Zielwerten.
- Beschränkung der Nennung der Arten des Standarddatenbogens. Es ist bekannt, dass nicht alle tatsächlich vorkommenden Arten immer auch im Standarddatenbogen aufgeführt sind.
- Zudem Ausnahme von Flächen, die nicht Bestandteil der Natura 2000-Gebiete sind, in einem eigenen Verzeichnis, obwohl gerade Vogelarten (z.B. Wiesenbrüter) einen großen Flächenanspruch haben und obwohl diese Flächen wichtige Flächen für die Entwicklung eines günstigen Erhaltungszustandes sind. Der BN fordert, diese Grundstücksliste aufzuheben.

Bis heute ist keine rechtskonforme Umsetzung der Vogelschutzgebiete erfolgt.

Aber auch die FFH-Gebiete, und demnach auch die von dem geplanten Vorhaben betroffenen FFH-Gebiete (5630-371, Teilgebiet 3; 5731-301), sind nur unzureichend unter Schutz gestellt. Dass der bayerische Weg, FFH-Gebiete nicht in die VOGEV mit einzubeziehen, rechtswidrig ist, wurde vom BUND Naturschutz bereits damals und erneut in der Stellungnahme zur letzten Novellierung des BayNatSchG im Jahr 2010 grundsätzlich kritisiert. Gemäß der Gesetzesänderung Art. 20 BayNatSchG sollen nun auch die FFH-Gebiete nicht als jeweils eigene Schutzgebiete gesichert werden, sondern analog den Vogelschutzgebieten im Rahmen der Ergänzung der Sammel-Verordnung VOGEV.

Grundsätzlich haben wir die – von uns bereits seit vielen Jahren geforderte - rechtliche Sicherung der FFH-Gebiete sehr begrüßt (vgl. BN-Stellungnahme vom 03.09.2014), jedoch halten wir die bayerische Umsetzung nur sehr bedingt für geeignet, tatsächlich EU-konforme Rechtssicherheit zu schaffen.

## **6.2 Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten**

Entgegen der Bewertungen in der FFH-VU werden die betroffenen Natura 2000-Gebiete

- Vogelschutzgebiet 5831-471 „Itz-, Rodach- und Baunachau“ in den Teilgebieten 02 und 04
- FFH-Gebiet 5630-371 „Rodachau mit Bischofsau westlich Bad Rodach“ (Teilgebiet 3)
- FFH-Gebiet 5731-301 „Vogelfreistätte Glender Wiesen“

erheblich in ihren Erhaltungszielen beeinträchtigt.

### **6.2.1 Keine Abweichungsgründe dargelegt**

Wenn entgegen der unter 6.1 dargelegten Auffassung nicht gefolgt werden würde, eine erhebliche Beeinträchtigung der Natura 2000 bejaht werden muss, wäre das Vorhaben nicht zulassungsfähig, weil keine Abweichungsgründe dargelegt werden können. Wie an anderer Stelle dieser Einwendung ausgeführt wird, sprechen für den geplanten Bau und den Betrieb des VLP an diesem Standort keine öffentlichen Inte-

ressen. Weder ist ein Bedarf erkennbar, noch können sonstige Belange geltend gemacht werden, die den VLP an diesem Standort rechtfertigen. Ein Projekt kann gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG jedoch nur unter strengen Voraussetzungen zugelassen werden, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten zu erwarten ist. Abweichungsgründe kann der Antragsteller jedoch für sich nicht in Anspruch nehmen.

Es liegen keine zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gem. § 34 Abs. 2 Ziffer 1 BNatSchG vor. Zwar werden von der Rechtsprechung nicht das Vorliegen von Sachzwängen gefordert, denen niemand ausweichen kann, jedoch muss ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes Handeln vorliegen (Ewer, in: Lüttkes/Ewer, BNatSchG-Komm, § 34, Rn 48 mit Hinweisen auf die Rspr.). Ein solches Handeln ist jedoch – wie in den Kapiteln zum Bedarf und zur Alternativenprüfung ausgeführt – nicht erkennbar. Weder besteht ein nachweisbarer Bedarf, noch lassen sich aus Gesichtspunkten der Raumordnung oder aus Sicherheitsgründen öffentliche Interessen herleiten.

Zur Rechtfertigung des geplanten VLP wird in der VS auf eine sehr allgemein gehaltene Zielsetzung zur Vorhaltung von Verkehrslandeplätzen mit Instrumentenflugbetrieb im Bayerischen Landesentwicklungsprogramm (LEP) verwiesen. Versäumt wird dabei jedoch, die betreffende Zielvorgabe mit ihrer LEP –speziellen Bezifferung konkret zu benennen. Obwohl die VS vom 9.9.2014 stammt, wird auf S. 1196 unter Nr. 1.1 ebenso wie im Literaturverzeichnis (Pkt. 11/ S. 1272) als Quelle das Landesentwicklungsprogramm in der Fassung des Jahres 2006 zitiert, obwohl diese bereit im September 2013 durch eine Neufassung abgelöst worden ist.

### **6.2.2 Projektwirkungen**

Die zu erwartenden bau-, anlagen- und betriebsbedingten Projektwirkungen werden in auch im Rahmen der VP nur sehr pauschal benannt und aufgelistet (Seite 1198/99 Nr. 2.3). Wie bereits in **Kapitel 2** dargelegt wurde, leiden die naturschutzfachlichen Bewertungen der Antragsunterlagen unter dem Defizit, dass die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen unzureichend prognostiziert werden.

Insbesondere in Bezug auf die Prüfung der erheblichen Beeinträchtigungen der betroffenen Erhaltungsziele sind die diesbezüglichen Angaben zu wenig projektspezifisch, um die Projektwirkungen auf die Natura-2000-Gebiete und die dafür relevanten Arten umfassend und zutreffend zu ermitteln und bez. der (Natur)Verträglichkeit der Planung eine Prognose entsprechend der geforderten hohen Sicherheit abgeben zu können. Für die Beurteilung sind die „besten wissenschaftlichen Erkenntnisse“ heranzuziehen. Bei der Aufzählung der potentiellen Projektwirkungen sind bei weitem nicht alle realistischer Weise zu erwartenden projektspezifischen Wirkungen benannt, so dass die von den VerfasserInnen dieser VS auf S. 1195 selbst postulierte „differenzierte Ermittlung von Beeinträchtigungen“ von vorneherein nicht gewährleistet war. Im Folgenden werden vier Beispiele benannt:

1. Die erforderlichen Zufahrtswege und der darauf stattfindende Fahrzeugverkehr
2. Die Änderung der Reliefstruktur dessen großflächige Geländemodellierung und die damit verbundene Inanspruchnahme von Flächen (z.B. für Zwischen-deponie und Fahrwegen)
3. Die großflächige und weit reichende Änderung der Oberflächenbeschaffenheit und der Vegetations- bzw. Nutzungsstruktur in den Bereichen des geplanten VLP.
4. Die für die „Reliefegalisierung“ großflächig erforderlichen Veränderungen von Bodenaufbau und Bodenstruktur (incl. Veränderungen von Vegetation und Kleinklima)

Auch wenn diese Projektwirkungen nicht direkt und unmittelbar die hier relevanten NATURA-2000- Gebiete betreffen, hätten sie doch berücksichtigt werden müssen, da sich daraus negative Auswirkungen auf Vogelarten ergeben können, die in den NATURA-2000- Gebieten brüten, dabei jedoch den für die Errichtung des VLP überplanten Bereich als Jagd – bzw. Nahrungshabitat nutzen (können).

So sollen z.B. neben der befestigten Rollbahn relativ großflächige Grünflächen geschaffen werden, die aufgrund des niedrigen Bewuchses u.a. für die Nahrungssuche des Rotmilans attraktiv sind, somit für diese Vogelart eine Lockwirkung ausüben. Daraus ergibt sich aber ein durchaus relevantes erhöhtes Kollisionsrisiko. Erhöhte

Verluste bei dieser Vogelart können aber die Zielerreichung der hier relevanten NATURA-2000-Gebiete gefährden!

Als grundsätzliches planerisches Defizit muss auch gewertet werden, dass bei der Verträglichkeitsuntersuchung die Tatsache keine Bewertung gefunden hat, dass es sich bei den betriebsbedingten Projektwirkungen nicht um singuläre sondern um wiederkehrende Eingriffe handelt, woraus sich tlw. sehr spezifische und gravierendere Projektwirkungen ergeben können.

Laut VS S. 1196 Nr. 2.1/ Absatz 1 ist der Bau des verfahrensgegenständlichen VLP Coburg nicht nur geplant, um den gegenwärtigen Bedarf an Flugverbindungen abzudecken, sondern auch, um für zukünftige Anforderungen gerüstet zu sein. Dies bedeutet aber, dass für die Zukunft von einer intensiveren Nutzung des Verkehrslandeplatzes und somit mit einer höheren Flugfrequenz, eventuell auch vom Einsatz größerer Flugzeuge und Helikopter auszugehen ist. Somit ist es als Verfahrensfehler zu rügen, dass bei der Ermittlung und Beurteilung der zu erwartenden negativen Auswirkungen durch Lärm-, Störwirkung etc. lediglich vom Status quo ausgegangen wurde, obwohl für die Zukunft mit einer Verlängerung der Anflugschneisen und größeren Platzrunden (über dem benachbarten Callenberger Forst) zu rechnen ist. Dessen ungeachtet wird aber in den Verfahrensunterlagen (Zitat Seite 1198 unter Nr. 2.1.2/letzter Absatz), explizit behauptet, dass mit dem Vorhaben keine Kapazitätssteigerung verbunden sei.

Dieser „Status quo – Flugbetrieb“ dient der in den Auftragsunterlagen durchgängig als Grundlage für die Ermittlung und Bewertung der mit bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen bzw. Eingriffe und somit auch (unzutreffender Weise!) als Grundlage für die Ermittlung und Bewertung der Projektwirkungen auf die benachbarten Natura-2000-Gebiete. Damit werden aber die realistischer Weise für die Zukunft bei einer intensiveren Nutzung zu erwartenden betriebsbedingten Projektwirkungen nicht zutreffend erfasst und erfolgt die Abschätzung der potentiellen Auswirkungen auf die Vogelarten wie auch auf die Erhaltungsziele der hier relevanten NATURA-2000-Gebiete auf einer fehlerhaften Grundlage.

So muss z.B. bei den hier untersuchten Natura-2000-Gebieten davon ausgegangen

werden, dass diese bei einer intensiveren Nutzung des VLP z.B. durch die höhere Flugfrequenz und/oder durch die Vergrößerung der Anflugschneisen und Platzrunden in weit größeren Maße negativen betriebsbedingten Projektwirkungen ausgesetzt sein werden, als dies als Ergebnis der Verträglichkeitsstudie prognostiziert wurde. Schon deshalb muss die hier status- quo- bezogen attestierte Verträglichkeit für die betroffenen Natura-2000-Gebiete im Hinblick auf die mit dem Neubau eines VLP ermöglichte Nutzungsintensivierung grundsätzlich angezweifelt werden.

Angesichts dessen muss sich der Antragsteller den Vorwurf gefallen lassen, im Genehmigungsantrag Salami taktik zu betreiben, um durch Vortäuschung geringerer Auswirkungen bzw. Eingriffe das Vorhaben zum jetzigen Zeitpunkt genehmigungsfähig erscheinen zu lassen. Diese Salami taktik bedeutet aber auch, dass nicht nur der Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung sondern auch der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (SAP), der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Kompensationsplanung im Rahmen des LBP zu geringe Eingriffe zugrunde gelegt worden sind. Damit sind aber die als Grundlage für die hier geforderte Prüfung der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens vorgelegten Unterlagen in zentralen Punkten unzureichend und fehlerhaft!

### **6.3 Wirkungszusammenhang der Teilgebiete nicht untersucht**

Vom Naturschutzgebiet 5831/471 Itz-, Rodach- und Baunachau sind aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum geplanten VLP Coburg vorrangig die Teilflächen 02 und 04 betroffen, ebenso das FFH-Gebiet Nr. 5731-301 Glender Wiesen.

Die beiden SPA-Teilflächen 02 und 04 sind lt. S. 1200 der VS **durch die Biotopstruktur Sulzbachtal miteinander verbunden** (Seite 1200f/Nr. 3). Es wird geltend gemacht, dass der Wirkungszusammenhang der Teilgebiete insbesondere für die Wiesenbrüter, nicht hinreichend untersucht worden ist (vgl. hierzu: BVerwG, B. v. 23.01.2015, 7 VR 6/14, Rn 17). Mit der kaum mehr als nachrichtlichen Erwähnung dieser linienhaften strukturellen Verknüpfung zwischen den beiden SPA-Teilflächen sind jedoch die ökologisch-funktionalen Beziehungen zwischen diesen Teilflächen bei weitem nicht hinreichend erfasst und dargestellt, obwohl die detaillierte Kenntnis dieser Funktionsbeziehungen für eine qualifizierte und zutreffende Abschätzung der

anlage- und betriebsbedingten Projektwirkungen unverzichtbar ist. Hierfür hätten u.a. die Raum-Nutzungs-Muster der jeweils gebiets- bzw. lebensraumtypischen (Vogel-)Arten ermittelt und kartenmäßig dokumentiert werden müssen.

Wir verweisen diesbezüglich auf den Artikel „Kartendarstellungen in landschaftspflegerische Begleitplan - Anforderungen und Praxisbeispiel“ von Klaus Müller PFANNENSTIEL und Volker STUCHT in der Zeitschrift „Natur und Landschaft“, 73.Jahrgang. (1998), Heft 6, S. 272 – 276, insbesondere aber auf die dort auf Seite 274 abgedruckte Karte mit abgegrenzten faunistischen Funktionsräumen und faunistischen Funktionsbeziehungen.

Ohne eine derartige umfassende Datengrundlage können die vielfältigen und räumlichen oft weit über den unmittelbaren Eingriffsbereichen hinaus wirksamen Projektwirkungen auf die potenziell eingriffsbetroffenen Tierpopulationen sowie auf die ökologischen funktionalen Beziehungen zwischen den einzelnen SPA-Teilflächen (und andere mit ihrem funktional verknüpfte Schutzflächen und Biotopstrukturen) auch nicht annähernd zutreffend ermittelt und die hier geforderte Abschätzung der Verträglichkeit der Planung und der davon ausgehenden Projektwirkungen auch nicht annähernd mit der erforderlichen Prognosesicherheit abgeschätzt werden!

Eine derart differenzierte Untersuchung ist hier schon deshalb unverzichtbar, weil die VS auf S. 1200 unter Nr. 3.2 Abs. 2 bereits die Anfangsvermutung enthält, dass ein erhebliche Beeinträchtigung der beiden FFH-Gebiete durch typische betriebsbedingte Projektwirkungen nicht auszuschließen ist. Auch laut Bundesamt für Naturschutz (BfN) sind Prüfgegenstand im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung keineswegs nur die Lebensräume nach Anhang I FFH-Richtlinie einschließlich ihrer charakteristischen Arten, sondern ebenso die Arten nach Anhang II FFH-RL bzw. Vogelarten nach Anhang I und Art. 4 Abs. 2 Vogelschutzrichtlinie einschließlich (!) ihrer Habitate bzw. Standorte sowie

- Biotische und abiotische Standortfaktoren
- räumlichen – funktionale Beziehungen (!)
- Strukturen

- gebietsspezifische Funktionen oder Besonderheiten, die für die oben genannten Lebensräume und Arten von Bedeutung sind.

Auch zur Erfüllung dieser Prüfaufträge ist eine arten- und lebensraumspezifische Ermittlung der Raumnutzung durch die o.g. Arten und der ökologisch-funktionalen Beziehungen zwischen den unmittelbar wie mittelbar potentiell eingriffsbetroffenen Lebensräumen nach Anhang 1 FFH- Richtlinien, wie auch zu den umliegenden Biotopstrukturen erforderlich.

Hätten die AutorInnen der VS die faunistischen Funktionsbeziehungen der umliegenden Natura 2000- Gebiete umfassend ermittelt und kartografisch aufbereitet, wäre damit die Bedeutung des unmittelbar eingriffsbetroffenen Gebietes für die Sicherung der Wertigkeit dieser Natura- 2000- Gebiete und für die Gewährleistung ihrer Erhaltungsziele schon auf den ersten Blick deutlich geworden.

Nach Auffassung unserer ortskundigen Fachleute, die das überplante Areal tlw. schon seit Jahrzehnten beobachten, ist dieses u.a. auf Grund seiner Bedeutung z.B. als Teillebensraum für Arten, die in den angrenzenden Natura- 2000- Gebieten brüten, aber auch als Biotop- Verbundachse zwischen diesen Natura- 2000- Gebieten zumindest als potentielles Natura- 2000-Gebiet bzw. als faktisches Vogelschutzgebiet einzustufen und entsprechend in die hier geforderte Prüfung einzustellen.

#### **6.4 Detailliert untersuchter Bereich**

Wie auf S. 1209 unter Nr. 4.1 ausgeführt, orientiert sich der Umfang des Untersuchungsraumes an der Reichweite der bau-, anlage- und betriebsbedingten Projektwirkungen. Dies greift aber sowohl räumlich wie auch unter ökologisch-funktionalen Aspekten zu kurz, da bei einer solchen, primär auf die Projektwirkungen an sich fixierten Betrachtung unberücksichtigt bleibt, dass es aufgrund der Größe der artspezifischen Aktionsräume zu einer wesentlich weiter reichenden Projektwirkung kommen kann.

Verliert beispielsweise ein im Callenberger Forst, außerhalb des betriebsbedingten Verlärmungsbereiches brütendes Schwarzstorchenpaar aufgrund der Überbauung von Acker-/ Wiesenflächen im Zuge der Start- und Landebahnbefestigung einen für

ihn essentiellen Nahrungsbiotop und gibt daraufhin diesen Brutplatz auf, so sind dies Projektwirkungen, die über den hier abgegrenzten Wirkraum hinaus reichen und deshalb nicht erfasst und berücksichtigt würden.

## **6.5 Beschreibung des Wirkraumes**

Eine qualifizierte Beschreibung des Wirkraumes des Vorhabens, die dem ortsunkundigen Leser (samt den MitarbeiterInnen der Genehmigungsbehörde) zumindest einen vagen Eindruck der spezifischen örtlichen Situation vermitteln könnte, erfolgt im Widerspruch zur Kapitelüberschrift hier nicht. Aussagen über die örtlichen Gegebenheiten finden sich lediglich in zwei Sätzen unter Nr. 4.2.2. Diese sind jedoch so allgemein gehalten, dass sie keinen wirklich zutreffenden Eindruck der Situation vor Ort vermitteln können.

Zudem wird durch tendenziöse Falschbehauptung („intensiv bewirtschaftete Ackerflächen“) versucht, die Wertigkeit und Bedeutung der eingriffsbetroffenen Ackerflächen als (Teil-)Lebensraum für Offenlandarten sowie für Greifvogelarten, Störche etc. herabzusetzen, um so eine geringere Eingriffsrelevanz der Planung wie auch eine Ausgleichbarkeit der Eingriffe zugunsten einer leichteren Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens v.a. gegenüber der Genehmigungsbehörden zu suggerieren. Nach Auskunft unserer ortsansässigen Mitglieder und eigenem Augenschein der UnterzeichnerIn entspricht die im Eingriffsbereich praktizierte Bewirtschaftung der Ackerflächen durchweg der „guten fachlichen Praxis“. Die Bewirtschaftungsintensität ist also keineswegs erhöht oder besonders umweltbelastend, wie dies durch die erfolgte Negativklassifizierung „intensiv“ suggeriert wird. Als deutliches Indiz dafür, dass hier keine außergewöhnlich intensive Flächenbewirtschaftung erfolgt, ist zudem die Nutzung der überplanten Ackerflächen als Nahrungsbiotop durch verschiedene seltene Vogelarten.

Der BN wertet diese tendenziöse Wortwahl als ein Indiz dafür, dass es sich hier offensichtlich um eine Rechtfertigungsplanung handelt.

Auf eine unzureichende Sorgfalt bei der Erstellung der Planunterlagen deutet nach Auffassung des BN auch hin, dass laut Punkt 4.2.1 letzter Absatz aufgrund funktio-

naler Zusammenhänge zwischen den Teilgebieten 5831 - 471.02 und 5831-471.04 sogar Wanderungen (!) der Avifauna möglich sein sollen. Dies steht im eklatanten Widerspruch zu den langjährigen Beobachtungen unserer örtlichen Fachleute, wonach die bislang im Untersuchungsraum festgestellten Vogelarten (z.B. Schwarzstorch, Milan etc.) nie mehr als einige Meter zu Fuß zurückgelegt haben und dies auch nur zur Nahrungssuche.

## **6.6 Erfassung und Beschreibung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile (S. 1211 f/Nr. 5)**

Wie aus Tabelle 7 (Seite 1213/14) und Tabelle 8 (Seite 1215/16) zu entnehmen ist, beinhaltet dieses Kapitel auch eine Bewertung der jeweiligen Artvorkommen mit den Buchstaben A, B oder C. Was diese Buchstaben bedeuten, bleibt allerdings, anders als beim Status, zunächst der Fantasie des Lesers überlassen und erschließt sich erst aus den nachfolgenden textlichen Erläuterungen zu den einzelnen Arten.

### **6.6.1 Vogelschutzgebiet 5831-471: Vogelarten nach Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie (Seite 1217 bis 1229)**

Die Angaben zu den einzelnen Vogelarten und zu den (potenziell) eingriffsbetroffenen (Teil-)Flächen sind vielfach unzureichend. So wird bei zahlreichen Arten keine Einstufung des Erhaltungszustandes der Population vorgenommen, weil es sich um einen Durchzügler (z.B. Goldregenpfeifer) oder um einen Nahrungsgast (z.B. Schwarzstorch) handelt. Zumindest bei den Nahrungsgästen ist dies fachlich nicht gerechtfertigt, da die (potenziell) störungsbetroffenen Teilflächen 5831-471-02 und 5831-471-04 ebenso wie das für die Errichtung des VLP Coburg direkt überplante Gebiet für die jeweilige Art bzw. Population durchaus von erheblicher Bedeutung sein können, da sie, wie etwa beim Schwarzstorch zur Nahrungssuche regelmäßig aufgesucht werden. In diesem Zusammenhang muss erneut die tendenziöse Wortwahl der Planverfasser kritisiert werden, da diese auf Seite 1224 die Nutzung des Untersuchungsgebietes als Nahrungshabitat für den Schwarzstorch mit dem Wort „allenfalls“ abqualifizieren.

Bei den Angaben zu den einzelnen Arten wird dem Bundesamt für Naturschutz (BfN)

für die FFH-Verträglichkeitsprüfung formulierten Anforderungen in zentralen Punkten nicht bzw. nicht hinreichend entsprochen:

- Prüfgegenstand einer FFH-Verträglichkeitsprüfung sind demnach „Lebensräume nach Anhang I FFH-RL einschließlich ihrer charakteristischen Arten“

In Tabelle 2 auf Seite 1211 und in Tabelle 4 auf Seite 1212 werden jedoch lediglich die hier (potenziell) eingriffsbetroffenen bzw. prüfungsrelevanten Lebensraumtypen aufgeführt, ohne jedoch einen Bezug zu den hier (potenziell) eingriffsbetroffenen bzw. prüfungsrelevanten charakteristischen Arten herzustellen.

Auch die Erläuterungen zu den einzelnen Arten enthalten bestenfalls rudimentäre Verweise auf die jeweils relevanten Lebensraumtypen.

- Prüfgegenstand einer FFH-Verträglichkeitsprüfung sind laut Bundesamt für Naturschutz-Info zur FFH-Verträglichkeitsprüfung ([https://www.bfn.de/0306\\_ffhvp.html](https://www.bfn.de/0306_ffhvp.html)) außerdem „Arten nach Anhang II FFH-RL bzw. Vogelarten nach Anhang I und Artikel 4 Abs. 2 Vogelschutz-Richtlinien einschließlich ihrer Habitate bzw. Standorte“.

Auch diesen Vorgaben bzw. Anforderungen wird nicht ausreichend entsprochen, da v.a. bei den Erläuterungen zu den einzelnen Vogelarten auf Seite 1217 bis Seite 1229 nur äußerst cursorischen Angaben zu den jeweils relevanten Habitaten bzw. Standorten gemacht werden und keinerlei Querverweis zu den Fundpunkten der Bestandserhebung erfolgt.

Zur Verwirrung und Desinformation trägt schließlich auch bei, dass auf Seite 1217 nach Ende von Tabelle 9 und der zugehörigen Erläuterungen eine Kurzdarstellung der Vogelarten von Anhang I der Vogelschutzrichtlinie v.a. in Hinsicht auf ihr Vorkommen in das durch Überflüge betroffenen Teilflächen angekündigt wird.

Während auf Seite 1200 unter Nr. 3.2 die SPA-Teilgebiete 5831-471.02 und 5831-471.04 sowie das FFH-Gebiet 5731-301 „Glender Wiesen“ als potentiell eingriffsbetroffen genannt und entsprechend in Abbildung 1 auf Seite 1201 dargestellt und abgegrenzt werden und auch bei der Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen in Kapitel 7 (ab S. 1248) auf diese Teilflächen Bezug genommen wird, finden sich bei den artspezifischen Erläuterungen keine diesbezüglichen Diffe-

renzierungen.

Vielmehr erfolgen diese nur summarisch für das FFH-Gebiet 5630 – 71, wobei es schon aufgrund der räumlichen Entfernung höchst unwahrscheinlich erscheint, dass die Ergebnisse der beiden Teilflächen 02 und 04 nahezu immer deckungsgleich (gewesen) sein sollen!

Höchst verwirrend und damit irreführend ist zudem, dass beim Schreiadler (S. 1223) und beim Kranich (S. 1228) jeweils die Angaben zum Vorkommen in den beiden FFH-Gebieten ganz offensichtlich mit denen zum Vorkommen im FFH-Gebiet Glender Wiesen verwechselt wurden und somit falsche Gegebenheiten vorgetäuscht werden.

Zudem sind die Fundangaben zu den einzelnen Vogelarten im Bereich des geplanten VLP Coburg ganz pauschal unter der Überschrift „Untersuchungsraum VLP Coburg Standort Meeder – Neida“ subsummiert und kann nur der nachfolgenden Textpassage entnommen werden, ob sich diese auf den engeren oder auf den erweiterten Untersuchungsraum beziehen.

Dies ist umso inakzeptabler, als sich laut Abbildung 1 im Kapitel 5.2 „Bestandserfassung Flora und Fauna“ das FFH-Gebiet 5731-301 „Glender Wiesen“ und der erweiterte Untersuchungsraum teilweise überschneiden – so sind die Glender Wiesen z.T. auch Bestandteil des erweiterten Untersuchungsraumes!

In diesem Zusammenhang muss schließlich auch kritisiert werden, dass sich um Gegensatz zum Querverweis auf S. 1217 (im Textabsatz nach Tabelle 9) unter Nr. 5.2 der Planunterlagen kein „Fachgutachten“ findet.

Dort sind lediglich die Ergebnisse der „Kartierung der Flora und Fauna“ samt fachlicher Auswertung abgedruckt.

Allerdings fehlen jegliche floristischen Kartierungsergebnisse – sei es wegen nicht durchgeführter Erhebungen (somit: grundlegendes planerisches Defizit) oder weil ihre Wiedergabe schlichtweg „vergessen“ worden ist (= weiteres Indiz für nicht sorgfältige Zusammenstellung der Antragsunterlagen).

Insgesamt sind die Angaben zu zahlreichen Vogelarten falsch, zu ungenau und/oder

veraltet:

Beispiele:

S. 1229 Schwarzmilan:

Hier findet sich zum Untersuchungsraum (ob der engere oder der erweiterte gemeint ist, ist nicht ersichtlich!) lediglich die allgemeine Aussage, 2012 sei ein Horst besetzt gewesen ohne diese Angabe räumlich zu präzisieren. Auch gibt es nicht den geringsten Hinweis, woher die Information stammt, es sei nicht zu einer erfolgreichen Brut gekommen. Das Vorhandensein eines Schwarzmilanhorstes im Frühjahr 2015 und eine erfolgreiche Brut können die Unterzeichner dieser Stellungnahme aus eigener Anschauung für ein kleines Feldgehölz im Untersuchungsraum bestätigen.

In diesem Feldgehölz wurde auch der Pirol im Frühjahr 2015 akustisch wie optisch bestätigt, so dass er offensichtlich im Untersuchungsraum weiter verbreitet ist, als auf S. 1237 der Planunterlagen angeführt.

S. 1241 Wiesenpieper:

Viel zu ungenau ist auch die Aussage auf S. 1241, wonach im Untersuchungsraum alle erfassten Reviere des Wiesenpiepers weit vom Eingriffsbereich entfernt liegen, da die verbal-qualitative Angabe „weit“ einen weiten (!) Interpretationsspielraum zulässt!

S. 1233 Braunkehlchen:

Ähnlich vage Angaben finden sich auch zum Braunkehlchen auf S. 1233 oben. Des- sen Revier soll sich in 700 m Entfernung zum direkten Eingriffsbereich befinden, ohne diesen „direkten Eingriffsbereich“ näher zu definieren.

Zudem beschränken sich weder das Braunkehlchenrevier noch der direkte Eingriffsbereich auf einen definierten trigonometrischen oder anderweitig fixierten Punkt im Gelände, so dass diese scheinbar genaue Entfernungsangabe einen (zu!) weiten Interpretationsspielraum offen lässt und keinesfalls eine ausreichende Grundlage für eine qualifizierte Eingriffsbeurteilung bzw. Gefährdungsabschätzung darstellen kann.

Es macht diesbezüglich schon einen erheblichen Unterschied, ob die Entfernungsangabe für die Entfernung der sich gegenüber liegenden Gebietsgrenzen gilt, ob damit die Entfernung zum jeweiligen Mittelpunkt der beiden Gebiete oder auch die Entfernung der einander abgewandten Grenzen der beiden Gebiete ermittelt wurde.

Somit ist der Antragsteller bzw. sind die VerfasserInnen der VS als seine Auftragnehmer erneut der Aufgabe nicht gerecht geworden, in sich schlüssige und ohne zusätzlichen Ermittlungsaufwand verständliche Antragsunterlagen vorzulegen.

Nicht nachvollziehbar ist es für den BN schließlich auch, dass der genaue Niststandort eines Kiebitzpaares nicht festzustellen gewesen sein soll (s. S. 1234 unten). Dabei gehört gerade der Kiebitz zu den Vogelarten, bei denen die Ermittlung der Niststandorte v. a. aufgrund der Größen, der auffälligen Gefiederzeichnung und des signifikanten Feindverhaltens gegenüber dem Menschen ausgesprochen einfach ist.

Da hier sicher nicht von mangender Arten- bzw. Sachkenntnis ausgegangen werden muss, lässt dies nur den Schluss zu, dass Bestandserhebungen bzw. Geländebegehungen nicht zum optimalen Zeitpunkt stattgefunden haben und/oder dafür viel zu wenig Zeit zur Verfügung stand.

Wenn diese ungünstigen Rahmenbedingungen aber schon beim Kiebitz zu derart grundlegenden Erhebungsdefiziten geführt haben, muss dies erst recht auch für die schwieriger bzw. aufwendiger zu erhebenden (Vogel-)Arten vermutet werden.

Daraus ist aber zu folgern, dass die Angaben der Natura-2000-Verträglichkeitsstudie bei weitem nicht den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen, so dass von einem weit größeren potentiell eingriffsbetroffenen Artenbestand und somit auch von weit gravierenderen Projekt- bzw. Eingriffswirkungen für die umliegenden Natura-2000-Gebiete ausgegangen werden muss.

### **6.6.2 Ermittlung und Bewertung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Schutzgebietes (S. 1248 Nr. 7)**

Laut Nr. 7.1, Absatz 1 können bei den weiteren Teilflächen des SPA aufgrund der Entfernung zum Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Zu dieser ebenso unzulässigen wie unzutreffenden Pauschalbehauptung gibt es aber keinerlei gebietsspezifische Erläuterungen oder nachvollziehbare Begründungen. Weder werden die hier als relevant eingestuften SPA-Teilflächen konkret benannt, noch werden die für die o. g. Pauschalbehauptung zugrunde gelegten Entfernungen aufgeführt. Zudem wird auch nicht angegeben, welche Abstände der Entfernungsangabe zugrunde gelegt worden sind.

Immerhin handelt es sich weder beim geplanten Flugplatz noch bei dem SPA-Teilflächen um punktförmige Gebilde im Gelände, so dass es einen nicht unerheblichen Unterschied macht, ob z. B. der Mittelpunkt des Flugplatzes oder seine verschieden ausgerichteten Außengrenzen für die Ermittlung der Entfernung herangezogen worden sind. Diese Differenzierungsnotwendigkeit ergibt sich erst recht aus der teilweisen sehr amöbenartigen Abgrenzung der SPA-Teilflächen.

Alleine mit der Entfernung zum Flugplatzareal die grundsätzliche Nichtbetroffenheit von SPA-Teilflächen zu begründen, ist gerade im vorliegenden Fall nicht sachgerecht und stellt einen grundsätzlichen planerischen Fehler dar.

Gerade angesichts des Vorkommens von Groß- & Greifvögeln und von besonders störungs-empfindlichen Arten hätten auch der Aktionsradius der hier relevanten Groß- bzw. Greifvögel (z. B. Störche/Rotmilan etc.) und das Vorkommen besonders störungsempfindlicher Arten sowie deren jahreszeitliche Habitatnutzung in die Beurteilung der einzelnen SPA-Teilflächen bez. Ihrer potentiellen Betroffenheit einbezogen werden müssen – gerade auch, um indirekte/mittelbare Projektwirkungen zu erfassen.

Dabei wäre auch ein „Erweiterungs- bzw. Nutzungsintensivierungszuschlag „zwingend erforderlich gewesen, da der Verkehrslandeplatz laut S. 1196 Nr. 2.1/Absatz 1 ja auch und gerade deshalb neu angelegt werden soll, um für künftige Anforderungen gerüstet zu sein.

### **6.6.3 Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigungen von Arten gemäß Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie (S. 1248/49 Nr. 7.2)**

Die vom Bundesamt für Naturschutz empfohlene Überflughöhe von mindestens 600

m über bedeutende Brut- und Rastgebiete würde beim Betrieb des VLP Meeder – Neida in den SPA-Teilflächen 02 und 04 deutlich unterschritten werden. Die Teilfläche 02 des SPA-Gebietes über der Hainmühle würde beim Landeanflug in ca. 240 m Höhe überflogen werden. Die Teilfläche 04 des SPA-Gebietes würde beim Landeanflug in ca. 150 m Höhe über den Glender Wiesen (3 Reviere des „stark gefährdeten“ Kiebitz, 4 Reviere der „vom Aussterben bedrohten“ Bekassine betroffen!) und ca. 215 m über den Goldbergsee überflogen werden. Dies würde bei täglich mindestens 6 Überflügen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des SPA-Gebietes führen. Dies stellt somit einen Verstoß gegen die Erhaltungsziele des SPA-Gebietes „Itz-, Rodach- und Baunachau“ (Tf. 02, 04) bzw. des sich in dessen Teilfläche 04 befindenden FFH-Gebietes „Vogelfreistätte Glender Wiesen“ dar. Diese Erhaltungsziele sehen eine Gewährleistung der Störungsfreiheit bzw. störungsfreien Lage während der Brut- und Zugzeit für die Wiesenbrütergebiete vor. Hier insbesondere eine Störungsarmut für den Wachtelkönig („vom Aussterben bedroht“), das Blaukehlchen, die Bekassine und die Rohrweihe („gefährdet“) in der Teilfläche 04 bzw. innerhalb des FFH-Gebietes „Vogelfreistätte Glender Wiesen“. Beim Wachtelkönig handelt es sich außerdem um eine prioritäre Art gemäß der Vogelschutzrichtlinie, deren Schutz eine besondere Bedeutung in der EU zukommt. In beiden Gebieten muss der Erhalt der Jagdgebiete von Rotmilan („stark gefährdet“), Wespenbussard („gefährdet“) oder Rohrweihe gewährleistet sein. Diese Arten nutzen die Gebiete regelmäßig bei der Nahrungssuche; Rohrweihe („gefährdet“) und Rotmilan konnten hier als Brutvogel nachgewiesen werden. Der Schwarzmilan („gefährdet“) nutzt die Teilfläche 04 des Vogelschutzgebiets regelmäßig als Nahrungshabitat.

Nach BERNOTAT (2006) können alle Entwicklungen, die zur Verringerung der Größe des Lebensraumes für die Arten und zur langfristigen Abnahme der Population der Arten in einem Gebiet beitragen, als erhebliche Störung eingestuft werden. Wird daher der Bestand einer Art im Schutzgebiet durch störungsbedingte Verdrängungseffekte reduziert, ist von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen. Dabei ist es i.d.R. ökologisch unzutreffend und planungsmethodisch unzulässig, eine anlage- oder betriebsbedingte Verdrängung nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu werten, weil für die Individuen angeblich ein Ausweichen möglich sei und die Tiere in den verbleibenden Lebensräumen einfach „enger zusammenrücken würden“.

Die Flugzeuge der Platzrunde fliegen in einer Höhe von ca. 200 m über dem Callen-

berger Forst. Damit wird die vom Bundesamt für Naturschutz empfohlene Überflughöhe von mindestens 600 m deutlich unterschritten. Die ornithologischen Untersuchungen berücksichtigten jedoch hauptsächlich nur die Randbereiche des Callenberger Forstes und nicht alle durch die Platzrunde beeinträchtigten Waldbereiche (diese liegen nur im „erweiterten Untersuchungsbereich“). Somit ist keine fundierte Beurteilung der Auswirkungen des Platzrundenflugbetriebs auf die Avifauna (insbesondere Greifvögel) möglich.

Darüber hinaus werden folgende Einwendungen geltend gemacht:

Die hier am Ende von Absatz 2 im vorletzten Satz getroffene Schlussfolgerung ist ebenso unlogisch wie sachlich falsch.

Wenn Flugzeuge im Sichtflugverkehr nur „im Wesentlichen“ die Platzrunde nutzen, bedeutet dies, dass sie keineswegs ausschließlich die Platzrunde fliegen.

Somit trifft es nicht zu, wie in Absatz 2 ausgeführt, dass sie die Schutzgebiete nicht überfliegen.

Dies ist umso beurteilungsrelevanter für die Ermittlung und Bewertung der hier zu erwartenden Beeinträchtigungen, als laut der Literaturstudie von Susanne Kommand-Zehnder und Prof. Bruno Bruderer zum „Einfluss des Flugverkehrs auf die Avifauna“ (Hrsg.: Bundesamt für Umwelt, Wald und Forstwirtschaft – Bern 2002) wie auch laut den Untersuchungsergebnissen von Helmut Ranftl zu „Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Vogelwelt...“ (aus: Vogel und Luftverkehr, Bd. 10, Heft 1, S. 24 – 33/1990) seltene und damit unerwartete und für die Tiere (v. a. Vögel) unkalkulierbare Überflüge weit störungsrelevanter sind als regelmäßige Flugbewegungen, die bei einigen (Vogel-)Arten sogar zu einem gewissen Gewöhnungseffekt führen können.

Es ist ebenso sachlich falsch wie unzulässig, aus der Tatsache, dass Nachtflüge nur in Ausnahmefällen zugelassen werden und auf die summarisch vom Luftamt Nordbayern genehmigten 12 nächtlichen Flugbewegungen bisher nur teilweise in Anspruch genommen wurden, zu schließen, dass Nachtflüge auch künftig auf dem geplanten VLP nur eine geringe oder gar zu vernachlässigende Störungsrelevanz entfalten werden (vgl. S. 1249/Absatz 5). Ganz im Gegenteil sind Nachtflüge schon we-

gen der deutlich schlechteren optischen Wahrnehmbarkeit der Lärm-/Lichtquelle durch die Vögel und aufgrund der Seltenheit solcher Nachtflugereignisse besonders störungs- und eingriffsrelevant, zumal Flugzeuglärm wegen des allgemein niedrigeren Umgebungslärms nachts auf größere Entfernungen wahrgenommen und störungsrelevant wird. Außerdem ist es aufgrund der auf den künftigen Bedarf ausgerichteten Planung, wie bereits mehrfach erläutert, nicht gerechtfertigt, davon auszugehen, dass keine Nutzungsintensivierung zu erwarten ist. Dies gilt auch und gerade für den Nachtflugbetrieb!

Die zusammenfassend aufgeführten Erhaltungsziele (S. 1249 vorletzter Absatz) des (potentiell) betroffenen SPA-Gebietes verdeutlichen eindrucksvoll, dass deren Einhaltung nur gewährleistet ist, wenn es dort zu keinen relevanten Störwirkungen durch Flugbewegungen kommt – sei es durch Verlärmung von außen oder durch darüber oder hindurch fliegende Maschinen. Davon kann aber aufgrund der gegenüber dem jetzigen Flugplatz geänderten fliegerischen Rahmenbedingungen, aufgrund der weder zwingend vorgeschriebenen noch überwachten Einhaltung der dieser VS zugrunde gelegten Platzrundenroute, aber auch aufgrund der realistischer Weise zu erwartenden Nutzungsintensivierung (u. a. mit längeren Anflugstrecken bei Start und Landung) nicht ausgegangen werden (s. o.!).

Im letzten Satz wird behauptet, das Ausmaß der Störungen hänge u. a. von der Häufigkeit der Überflüge ab (S. 1249/letzter Absatz). Ob sich diese Behauptung auf das quantitative oder qualitative Ausmaß der Störungen bezieht, wird nirgends erläutert. Suggestiert wird mit dieser Behauptung, dass es im vorliegenden Fall aufgrund der prognostizierten relativ geringen Nutzungsfrequenz des VLP insgesamt, insbesondere aber aufgrund der vergleichs-weise wenigen Starts- und Landungen instrumentenflugtauglicher Maschinen nur zu einem geringen Ausmaß an Störungen kommt. Wie den bereits genannten Publikationen von RANFTL sowie von KOMMENDA-ZEHNDER & BRUDERER zweifelsfrei zu entnehmen ist, ist aber genau das Gegenteil der Fall und gilt diesbezüglich laut RANFTL das „Gesetz des Minimums“, wonach gerade im Konfliktbereich Luftfahrt – Vögel eine Störung umso relevanter ist, je seltener sie auftritt.

Die Ausführungen zu den erwarteten Flugbewegungen (S. 1250/51) sind kaum mehr als bessere Kaffeesatzleserei und dienen ganz offensichtlich der Verharmlosung und

der Beschwichtigung im Zuge einer Rechtfertigungsplanung. Nicht die Flugbewegungen der Vergangenheit bestimmen Art und Intensität der künftigen Nutzung des geplanten Verkehrslandeplatzes, sondern v. a. die wirtschaftliche Entwicklung der den VLP nutzenden Firmen, die persönlichen Vorlieben ihrer Führungskräfte, aber auch die „Benutzungs-freundlichkeit“ des jeweils zur Verfügung stehenden Flugplatzes.

Analog zu den Erfahrungen aus dem Straßenverkehr ist auch hier davon auszugehen, dass eine „Erweiterung des Flaschenhalses“ bzw. eine Erhöhung der „Bequemlichkeit“ der Flugzeugnutzung auch für eine höhere Nutzungsfrequenz bzw. -intensität sorgen wird. Darauf deutet auch hin, dass am Ende von Absatz 2 auf S. 1250 die künftige Nutzung durch verschiedene Helikoptertypen prognostiziert und damit die „status-quo-Behauptung“ u. a. auf S. 1198 oben ad absurdum geführt wird.

Dies ist im vorliegenden Fall besonders relevant, als laut der o. g. Literaturobenauswertung von KOMENDA-ZEHNDER & BRUDERER Helikopter gleich in mehrfacher Hinsicht die größten Störowirkungen verursachen – deutlich mehr noch als Kleinflugzeuge und sogar mehr als Militärjets.

#### **6.6.4 Betriebsbedingte Wirkfaktoren durch optische Störungen (S. 1251/52)**

Auch bei der hier suggerierten Auswertung von spezifischen Fachpublikationen zeichnen sich die Autoren durch einen argumentativen Schleuderkurs im Sinne einer Rechtfertigungsplanung aus. So wird auf S. 1251 in Absatz 2 zwar auf die Empfehlungen von BALZER (2005) verwiesen, eine artspezifischen Betrachtung der Störowirkungen bez. Ihrer Erheblichkeit, gemessen an den gebietsspezifischen Erhaltungszielen vorzunehmen.

Obwohl die Empfehlungen von BALZER sich explizit auf die Anforderungen bez. FFH-Gebiete, Vogelschutzrichtlinie und NATUR 2000 beziehen, wird aber versucht, diese anhand von bloßen Anmerkungen von zwei Autoren substantiell zu relativieren, deren zentrale Grundlage eine Literaturobenauswertung ist, die Untersuchungen aus der ganzen Welt ausgewertet hat, die sich noch dazu primär auf die Störowirkungen von Helikoptern und/oder Militärmaschinen beziehen.

Auch wenn sich aus den dort dokumentierten Reaktionen einzelner Arten generalisierende Aussagen ableiten lassen, ermöglicht dies nur eine erste allgemeine Abschätzung des Risikopotentials.

Den hohen spezifischen Anforderungen an eine Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung genügt eine solche Vorgehensweise jedoch bei weitem nicht.

Diesbezüglich sei auf die o. g. Vorgaben des Bundesamtes für Naturschutz zur FFH – Verträglichkeitsprüfung, aber auch auf die umfassende Publikation von TRAUTNER, KAULE & GASSNER zur „Ermittlung von erheblichen Beeinträchtigungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung“ (Endbericht, April 2004) verwiesen.

Demnach sind/ist für die Prognose der Auswirkungen u. a.

- Laut Nr. 3, S. 93: die im Einzelnen möglichen Wirkpfade, -komplexe, -zusammenhänge oder-prozesse, auch in Bezug z. B. auf Folge- und Rückwirkungen, sind zu identifizieren und ausreichend differenziert zu berücksichtigen.
- Laut Nr. 6, S. 94: bei der Prognose der Beeinträchtigungen (sind) auch die im Einzelfall notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung zu berücksichtigen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist dabei zuverlässig abzuschätzen.
- Laut Nr. 9, S. 94: die Eintrittswahrscheinlichkeit der ermittelten Beeinträchtigungen (ist) hinreichend genau zu bestimmen; zu etwaigen Prognoseunsicherheiten sind ausreichende Aussagen zu treffen.

Ohne artspezifische und gebiets- bzw. erhaltungszielspezifische Untersuchungen bzw. Auswirkungsprognosen kann diesen (und anderen!) Anforderungen jedoch nicht entsprochen werden und wird die Natura-2000-Verträglichkeitsstudie zur Formsache degradiert!

Ähnlich wie in Absatz 3/S. 1251 werden auch in Absatz 4/S.1251 Aussagen aus Publikationen nicht wörtlich zitiert und werden diese mit Wertungen bzw. Schlussfolgerungen der Autoren der VS vermischt.

Dabei ergeben sich höchst widersprüchliche und in sich unlogische Argumentationsketten.

Wenn, wie in Absatz 4, Satz 2 angeführt, Störungen durch den Flugverkehr immer(!) eine Belastung darstellen und einen störenden Einfluss auf die Avifauna haben, wie können dann Aktivitäten der Luftsportler natur- und landschaftsverträglich ausgeübt werden?

Auch die am Ende von S. 1251 und am Anfang von s. 1252 aufgeführten Erkenntnisse aus der Publikation von BRUDERER & KOMENDA-ZEHNDER (2005) sind nicht sonderlich projektspezifisch.

Aus Sicht des BN ist ergänzend dazu v. a. auf folgende Erkenntnisse dieser (und anderer) Autoren zu verweisen:

- Kleinflugzeuge besitzen nach Helikoptern bez. Wahrscheinlichkeit und Dauer die größte Störwirkung (auch im Vergleich zu Militärjets!)
- Kurvenflug (Platzrunde!) wirkt störender als geradliniger Flug
- Die Vergleichbarkeit zwischen verschiedenen betroffenen Gebieten bez. Störungsintensität ist beschränkt, da Art und Häufigkeit der Störreaktionen bei den einzelnen Vogelarten unterschiedlich ist
- Die Störreaktionen der einzelnen Vogelarten sind nicht nur art- bzw. ortsspezifisch, sondern auch abhängig von Jahres- und Tageszeit (z. B. Brutzeit)
- Optische und akustische Störungen können sich in der Kombination verstärken
- Vögel in offenen Gebieten scheinen auf Luftfahrzeuge stärker zu reagieren als Bewohner von dichter Vegetation
- Erfasst werden i. d. Regel nur sichtbare Reaktionen der Vögel. Darüber hinaus kommt es i. d. Regel jedoch auch zu physiologischen Reaktionen (z. B. Ausschüttung von Stresshormonen, Energieverlust etc.) sowie aufgrund verschlechterter Fortpflanzungsergebnisse einzelner Exemplare auch zu negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand bzw. den Fortbestand der je-

weiligen Population.

Dieser Aspekt wurde nach Auffassung des BN aber hier unzulässiger Weise vernachlässigt, obwohl sich daraus direkte Auswirkungen auf die (Nicht-)Erreichung der gebietsspezifischen Erhaltungsziele ergeben!

- Luftverkehr kann auch zu Verschiebungen im räumlich–zeitlichen Nutzungsmuster führen.

Mögliche Konsequenz (BN): Die Nahrungsaufnahme erfordert einen größeren Zeit-/Energieaufwand, die Energiebilanz kann dabei sogar negativ werden! Dabei steigt auch bei Altvögeln das Risiko, von einem Greifvogel, vom Fuchs etc. erbeutet zu werden.

- Für die Nahrungsaufnahme oder als Rastplatz geeignete Gebiete werden unter Umständen allein aufgrund von Störreizen gemieden
- Unregelmäßige Störungen wirken sich deutlich negativer aus als regelmäßiger Flugbetrieb (tlw. Gewöhnungseffekt)

Daraus wird deutlich, dass beim hier geplanten Verkehrslandeplatz bez. der (potentiellen) negativen Auswirkungen auf die eingriffsbetroffenen Vogelarten bzw. –populationen von einer Maximierung negativer Projektwirkungen ausgegangen werden muss.

#### **6.6.5 Bedeutung der optischen Störwirkungen (S. 1252 – 1254/Nr. 7.2.2.1)**

Obwohl die Autoren der Natura 2000-Verträglichkeitsstudie mehrfach auf die verschiedenen Untersuchungen zum Einfluss des Luftverkehrs auf die Avifauna verweisen, wo übereinstimmend das deutlich höhere Störpotential singulärer bzw. unregelmäßiger und unkalkulierbarer Ereignisse (=/ hier: Flugbewegungen) gegenüber regelmäßigen Flugbewegungen hingewiesen wird, behaupten die Autoren auf S. 1253 in der Seitenmitte erneut, die Störwirkung im Bereich der Glender Wiesen und der beiden FFH-Gebiete und des Vogelschutzgebietes sei trotz deutlicher Unterschreitung der empfohlenen Mindestflughöhe bzw. des empfohlenen seitlichen Mindestabstandes als äußerst gering einzustufen, weil nur eine geringe Anzahl an prog-

nostizierten Flugbewegungen zu erwarten ist.

Damit stellen die Autoren dieser „Verträglichkeitsstudie“ die schon mehrfach in diesen Einwendungen erwähnten Untersuchungsergebnisse zahlreicher Fachleute auf den Kopf und versuchen ganz offensichtlich, die tatsächlich zu erwartenden Auswirkungen und Risiken dieses Projektes verbal zu verschleiern und zu verharmlosen.

Dass Vorschläge zur Reduzierung der Störwirkungen bei Helikoptereinsatz gemacht werden (S. 1253/vorletzter Absatz und Seite 1254), wertet der BN als deutliches Indiz dafür, dass für die Zukunft auch seitens der VerfasserInnen der Natura-2000-Verträglichkeitsstudie mit einer Ausweitung und Intensivierung des Flugbetriebs gerechnet wird und es sich bei der gegenteiligen Behauptung auf S. 1198/Ende 2. Absatz um einen gezielten Verharmlosungs- bzw. Beschwichtigungsversuch handelt.

Die Vorschläge zur Verringerung der vorhabensbedingten Eingriffe bzw. Projektwirkungen sind lediglich als Empfehlungen („sollten“) formuliert, deren Einhaltung weder verpflichtend ist noch zuverlässig kontrolliert oder gar geahndet werden kann.

Somit muss angesichts der gerade bei einer VS geforderten Prognosesicherheit davon ausgegangen werden, dass bei Bau und Betrieb des Flughafens die Einhaltung der Schutzziele der betroffenen Natura-2000 bzw. Vogelschutz- und FFH-Gebiete nicht gewährleistet ist und es für diese Gebiete bzw. für ihren Artenbestand zu erheblichen negativen Auswirkungen kommen wird.

Auch der Verweis im letzten Absatz von S. 1254 auf die Ausweichmöglichkeiten der Zug- und Rastvögel zeigt überdeutlich, dass das Risikopotential des Flugbetriebes für störungsempfindliche Vögel bei weitem nicht ausreichend ermittelt und bewertet wurde.

So verweisen KOMMENDA-ZEHNDER & BRUDERER mehrfach in aller Deutlichkeit auf die Stresswirkungen und Energieverluste bei Vögeln in Folge von Fluchtreaktionen, auf die mittel- und langfristigen Folgen solcher physiologischer Reaktionen, aber auch auf die sich daraus potentiell ergebenden negativen Konsequenzen für den Fortpflanzungserfolg und für den Erhaltungszustand der jeweiligen Populationen.

Dieser, für eine umfassende Wirkungsprognose neben den Stör-

/Vertreibungswirkungen und dem Vogelschlagrisiko ebenso relevante Aspekt hat in dieser VS trotz expliziter Hinweise in den zitierten Untersuchungen keinerlei Beachtung gefunden.

Somit sind für eine umfassende Risikoabschätzung grundlegenden Aspekte auch bei der Beurteilung der Erheblichkeit solcher betriebsbedingter Projektwirkungen auf die NATURA-2000-Gebiete und auf die Gewährleistung ihrer Erhaltungsziele völlig unberücksichtigt geblieben.

#### **6.6.6 Betriebsbedingte Wirkfaktoren durch Lärm (S. 1255 Nr. 7.2.3)**

Bei der Beurteilung der Lärmempfindlichkeit der im Planungsraum festgestellten Vogelarten beziehen sich die AutorInnen dieser Verträglichkeitsstudie im Wesentlichen auf ein Gutachten von MIERWALD (2009), das dieser für den Frankfurter Flughafen angefertigt hat. Obwohl auch die umfassende Literaturlauswertung von KOMMENDA-ZEHNDER & BRUDERER herausstellt, dass die Wirkung von Störfaktoren nicht nur artspezifisch, sondern auch vorhaben- und gebietsspezifisch zu ermitteln und zu bewerten ist, werden hier für den Frankfurter Flughafen ermittelte Daten bzw. Erkenntnisse ohne jede vorhabens- und/oder gebietsspezifische Modifizierung quasi 1 : 1 übernommen. Dabei sind die Rahmenbedingungen beider Flugplätze keineswegs nur quantitativ völlig konträr.

Während die Störwirkungen des Flugbetriebs am Frankfurter Flughafen u. a. aufgrund der Flugzeugtypen und der Regelmäßigkeit des Flugbetriebes eher am unteren Ende der „Störskala“ einzuordnen sind, muss der geplante VLP Coburg v. a. aufgrund der verwendeten (Klein-)Flugzeuge (und für die Zukunft Hubschrauber!) sowie aufgrund der unregelmäßigen bzw. unkalkulierbaren Flugbewegungen (mit engen Kurven!) sicherlich am oberen Ende der „Störskala“ angesiedelt werden.

Erneut wird unter Missachtung der diesbezüglich sehr weitgehend übereinstimmenden Auswertungsergebnisse entsprechende Fachpublikationen von KOMMENDA-ZEHNDER & BRUDERER die geringe Zahl an Überflügen auf S. 1259 in Absatz 2 als Indiz für eine geringe (!) Störwirkung missbraucht.

In gleicher Weise wird auch auf S. 1259 im 3. Absatz bez. möglicher Störungen des

Wachtelkönigs ebenso falsch wie irreführend argumentiert und eine Störwirkung auch deshalb verneint, weil für Nachtflüge eine Genehmigung erforderlich ist.

Von einer entsprechenden Wirksamkeit der für Nachtflüge behördlichen Genehmigung könnte allenfalls dann ausgegangen werden, wenn die hier potentiell betroffenen Exemplare des Wachtelkönigs des Lesens kundig wären, wenn der entsprechenden Population zuverlässig die Genehmigung rechtzeitig als Kopie zugestellt und jedem Individuum dieser Population ein Gehörschutz zur Verfügung gestellt würde.

#### **6.6.7 Betriebsbedingte Wirkfaktoren durch Vogelschlag (S. 1260/62)**

Ähnlich wie unter Nr. 7.2.3 werden auch hier nicht unmittelbar übertragbare Untersuchungsergebnisse für die Risikoabschätzung herangezogen – so die Untersuchungen von LICHT (2009) zur Zivilluftfahrt und Erfahrungen von den Flughäfen Frankfurt und München. Eine unmittelbare Übertragbarkeit ist jedoch aus den bereits o. g. Gründen nicht gerechtfertigt!

Durch den VLP sind insbesondere Kollisionen mit Greifvögeln, Störchen, Reiher, Kranich (Rastplatz am Goldbergsee), Enten (Knäk-, Kolben-, Krick-, Reiher-, Schnatter-) und Kiebitz zu erwarten. Greifvögel, Weiß- und Schwarzstörche, Grau- und Silberreiher sind häufige Nahrungsgäste bzw. Durchzügler im Bereich des geplanten regionalwirtschaftl. VLP und in der näheren Umgebung des VLP's. Kollisionsgefahr besteht außerdem bei Greifvögeln und Störchen mit Segelfliegern (wg. Aufwinden).

Der Raum Neida – Herbartsdorf hat eine hohe Bedeutung als Rastgebiet für den Kiebitz. Es ist daher auf dem Gelände des VLP mit einer erhöhten Kollisionsgefahr zu rechnen. Zudem begleiten größere Trupps von Goldregenpfeifern die Kiebitzschwärme. Die Feldlerche kommt ebenfalls in größeren Beständen auf dem Zug und als Brutvogel im Gelände des VLP vor und ist daher ebenfalls kollisionsgefährdet.

2015 wurden balzende Uhus im Bereich des Hähnles kartiert. Die Art wurde bei der saP nicht berücksichtigt. Da der Uhu im Winterhalbjahr auch während der Flugzeiten (6.00 – 22.00 Uhr) jagt, ist eine Kollision mit Flugzeugen wahrscheinlich. Dies wird auch durch den ökologischen Falleneffekt der extensiv genutzten Grünlandflächen

im VLP-Gelände gefördert.

In dem Kapitel „Geplanter VLP Meeder – Neida“ (S. 1262/63 Nr. 7.2.4.3) erfolgt die Prüfung des Kollisionsrisikos für die durch diese Planung potentiell eingriffsbetroffenen Vogelarten. Diese Prüfung beinhaltet zwei wesentliche Fehler:

(1.) Erneut werden Erhebungen und Zahlen aus den beiden Großflughäfen Frankfurt und München herangezogen und trotz der nicht einmal ansatzweise vergleichbaren Nutzungsart und –intensität ohne jede Modifikation auf dieses Verfahren bzw. auf den hier geplanten Verkehrslandeplatz übertragen. Daraus wird sogar das Kollisionsrisiko für dieses Vorhaben errechnet!

Wenn schon die Literaturstudie von KOMMENDA-ZEHNDER & BRUDERER nach Auswertung zahlreicher Untersuchungen zweifelsfrei belegt, dass sich bez. der Störwirkungen Großflugplätze mit regelmäßigen Flugbewegungen signifikant von Landeplätzen mit unregelmäßigem Flugbetrieb unterscheiden, hält es der BN für höchst fragwürdig, auch bei der Abschätzung des Vogelschlagrisikos Untersuchungsergebnisse vom Großflughafen Frankfurt 1 : 1 auf dieses Vorhaben zu übertragen und zur einzigen Grundlage für die Ermittlung des Vogelschlagrisikos zu machen.

Dies umso mehr, als dabei suggeriert wird, das hier zu erwartende Vogelschlagrisiko könne aus Zahlen errechnet(!) werden, die aus einer für den Großflughafen Frankfurt erstellten Statistik stammen.

(2.) Dass bez. Vogelschlag bei der vorliegenden Planung von einem deutlich höheren Risiko auszugehen ist, belegen zahlreiche Angaben u. a. in der Publikation von KOMMENDA-ZEHNDER & BRUDERER.

Verwiesen wird dort u. a. auf die Untersuchung von KEMPF & KÜPPOP (1998), wonach langsam und in Kurven fliegende Flugzeuge eine stärkere Reaktion auslösen als geradlinig und schnelle, da sie vermutlich damit eher einem Flugfeind gleichen (SMIT & VISSER 1993). RANFTL berichtet in seiner bereits zitierten Untersuchung sogar von panikartigen Fluchtbewegungen verschiedener Vogelarten bei einem singulären Flugsportereignis.

(3.) In der Literaturstudie von KOMMENDA-ZEHNDER & BRUDERER ebenfalls er-

wähnt sind die Untersuchungsergebnisse von KIRST (1989). Danach ist die Fluchtdistanz von Vogelschwärmen im Vergleich zu Einzeltieren um das 3 – 5fache erhöht, so dass schon bei der Beurteilung der Projektwirkungen bez. des erforderlichen Mindestabstandes bei den schwarmbildenden Vögeln (z. B. Kiebitz/Enten) von einem deutlich höheren Mindestabstand hätte ausgegangen werden müssen.

Im Analogieschluss daraus muss im Sinne der gebotenen Risikovorsorge bei diesen schwarm-bildenden Vögeln auch von einem erhöhten Kollisionsrisiko ausgegangen werden.

(4.) Ein ganz wesentlicher Fehler in Punkt 7.2.4.3 besteht darin, dass die Abschätzung des Kollisionsrisikos nur für die Teilflächen 02 und 04 des Vogelschutzgebietes und für die Fläche der Glender Wiesen erfolgt. Unberücksichtigt bleiben damit die Vogelschlagverluste der in diesen Teilflächen lebenden Vogelarten bzw. –populationen, die eintreten können, wenn sich Einzelexemplare, Trupps oder Schwärme dieser Vogelarten z. B. zur Nahrungssuche außerhalb dieser Flächen im Bereich des geplanten Flugfeldes, der Platzrunde oder des An- und Abflugbereiches aufhalten. Auch solche Verluste haben Einfluss auf die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes bzw. der Glender Wiesen und hätten deshalb bei der Risikoabschätzung berücksichtigt werden müssen!

(5.) Laut S. 1263, 2. Absatz, letzter Satz ist ggfls. ein Monitoring zu den Zugzeiten erforderlich, um die Kollisionsgefahr im Nahbereich des VLP zu vermeiden. Hier ist schon der gedankliche Ansatz falsch, da eine Gefahr nicht vermieden, sondern bestenfalls verringert werden kann. Ebenso wird durch Verwendung des Begriffes „Monitoring“ fälschlicherweise der Eindruck erweckt, es gäbe eine praktikable Möglichkeit, zu den Zugzeiten durch entsprechende Beobachtung und durch gezieltes Eingreifen das Vogelschlagrisiko auf Null zu reduzieren.

Dabei ist berechtigt davon auszugehen, dass entsprechende Beobachtungen ziehender Vögel bzw. Vogelschwärme in der erforderlichen Intensität auf so großer Fläche gar nicht gewährleistet werden können (von wem sollten die erforderlichen großräumigen Beobachtungen zuverlässig durchgeführt und finanziert werden? Wohin werden die Beobachtungen gemeldet? etc.) noch gibt es irgendeine Aussage dazu, von wem und in welcher Art im potentiellen Konfliktfall steuernd eingegriffen

werden soll.

Sollen dann die relevanten Zugvögel gezielt vertrieben und vergrämt werden (= potentieller Verstoß gegen europäisches Artenschutzrecht) oder soll der Flugplatz so lange gesperrt werden, bis keine Zugvögel mehr vor Ort sind? Wer soll ggfls. den Flugplatz kurzfristig sperren und diese Sperrung auch vor Ort überwachen und durchsetzen?

Eine solche Sperrung (analog etwa zur zeitweisen Abschaltung von Windrädern zur Vogelzugzeit oder bei hoher Fledermausaktivität) würde schon wegen der sich daraus ergebenden Unkalkulierbarkeit von Terminen und Flügen die potentiellen Nutzer des Flugplatzes sicherlich nicht akzeptieren und die Sinnhaftigkeit dieses Vorhaben insgesamt in Frage stellen.

Ebenso findet sich in der VS keine Angabe dazu, wie „nachgesteuert“ werden soll, wenn derartige Vergrämungsmaßnahmen nicht das erwünschte Ergebnis bringen und es doch zu relevanten Verlusten durch Vogelschlag kommt.

Sollen dann andernorts (wo?) Vögel der betreffenden Art gefangen und hier ausgesetzt werden oder soll der Flugbetrieb so lange untersagt werden, bis sich die betroffenen Populationen wieder erholt haben?

Daraus wird deutlich:

hier wird mit potemkinschen Dörfern jongliert und erneut die Genehmigungsfähigkeit eines Flugplatzes suggeriert, bei dessen Bau und Betrieb Russisches Roulette mit der Natur, insbesondere aber mit tlw. sogar europarechtlich geschützten Vogelarten gespielt würde.

#### **6.6.8 Wirbelschleppen (S. 1264 Nr. 7.2.4.4)**

Für dieses spezielle Risiko gelten die o. g. Einwendungen in analoger Weise.

## **6.5 Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes durch andere zusammenwirkende Pläne und Projekte (S. 1265/67 Nr. 8)**

Bez. der hier getroffenen Aussagen muss leider aus Zeitgründen (u. a. wegen nicht zur Verfügung gestellter Verfahrensunterlagen in Papierform) auf detaillierte Einwendungen verzichtet werden.

Es sei aber in diesem Zusammenhang ganz grundsätzlich darauf verwiesen, dass mit einer Natura-2000-Verträglichkeitsstudie (VS), die sich ausschließlich auf die Artengruppe Vögel beschränkt, den gesetzlichen Anforderungen nicht hinreichend entsprochen wird.

Ein grundlegendes Defizit dieser VS besteht zu dem darin, dass durch den Bau dieses VLP induzierte Bauvorhaben und Eingriffe (z. B. Bau/Befestigung und Benutzung von Zufahrtsstraßen und –wegen, weitreichende Geländeänderungen etc.) keinerlei Berücksichtigung gefunden haben und dass auch diesbezüglich keine kumulativen Beeinträchtigungen geprüft worden sind, obwohl sich diese direkt wie indirekt in die angrenzenden NATURA 2000 – Gebiete hinein auswirken können. .

## **6.6 Gesamtübersicht über Beeinträchtigungen durch das Vorhaben im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten, Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen (S. 1268 Nr. 9)**

Auch diesbezüglich gelten die bereits o. g. Einwendungen – u. a. bez. der auf die Fläche der Natura-2000-Gebiete beschränkten Risiko- und Konfliktprüfung, wie auch bez. der Nichtberücksichtigung von Eingriffen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Flugplatzplanung stehen, wie etwa die großflächigen Relief- bzw. Geländeänderungen und der Bau bzw. die Befestigung sowie die Nutzung der Zufahrtsstraßen.

In diesem Zusammenhang muss auch auf die Nichtausgleichbarkeit des Verlusts von Nahrungs- und Brutraum von Rot- und Schwarzmilan im geplanten VLP-Gelände und die negativen Auswirkungen auf die hier angrenzenden NATURA-

2000-Gebiete hingewiesen werden:

Der Horst des Schwarzmilan-Brutpaars im Feldgehölz am Rangesberg würde durch den Bau des VLP zerstört werden. Im ebenfalls zur Rodung vorgesehenen Feldgehölz am Flachshügel brütete in den Vorjahren auch der Rotmilan. Inzwischen hat sich der Brutplatz zum nahegelegenen Waldsaum des Callenberger Forstes verlagert.

Für den Verlust des Brutplatzes des Schwarzmilans kann aber kein wirksamer Ausgleich gewährleistet werden.

Auch ist die im LBP vorgesehene Kompensationsmaßnahme K9 mit 4 ha Größe nicht ausreichend, um den Verlust an Jagdgebieten durch die Anlage des VLP (mit Versiegelung von 11 ha Flächen und weiträumiger Beunruhigung der Landschaft durch Flugbetrieb) auszugleichen. Es ist daher mit einer Verringerung des Brutbestandes des Schwarzmilans in der Region zu rechnen, da geeignete Reviere bereits besetzt sind.

Da die Platzrunde über den Waldgebieten des Callenberger Forstes stattfinden soll, ist außerdem mit einer Aufgabe des bisherigen Brutplatzes des Rotmilans zu rechnen. Darüber hinaus muss auch damit gerechnet werden, dass die Störungen durch die Platzrunde über dem Callenberger Forst zu einem Verlust von Brutplätzen für beide Milanarten sowie für weitere Greifvogelarten führen wird und auch dafür kein wirksamer Ausgleich erreicht werden kann.

## **6.7 Zusammenfassung (S. 1269 Nr. 10)**

Gerade bei der Zusammenfassung schlagen die vom BN bereits detailliert erläuterten Datenlücken, Planungsfehler, die fehlerhafte Grundannahmen und die Geltendmachung nicht abgesicherter Prognosen durch. Dies gilt insbesondere für folgende Aspekte:

- Für die zahlreichen Untersuchungen und Fachgutachten negierende Grundannahme, eine niedrige Nutzungsfrequenz des Flugplatzes würde zu geringeren Störungen und Kollisionsrisiken führen

- Für die auf die Fläche der angrenzenden Vogelschutz- bzw. FFH-Gebiete beschränkte Ermittlung und Bewertung der Projektwirkungen auf die Vogelwelt
- Die Nichtberücksichtigung nicht direkt sichtbarer Stör- und Stresswirkungen und die Nichtberücksichtigung mittel- und langfristiger Folgewirkungen für die jeweiligen Einzelexemplare, Vogelarten und –populationen und damit auch auf die Sicherung der Erhaltungsziele der hier zu berücksichtigenden NATURA-2000-Gebiete
- Für die pauschale und durch nichts verifizierte Behauptung, für rastende bzw. ziehende Vögel seien ausreichend ungestörte Ausweichmöglichkeiten vorhanden, zumal das Vorhandensein solcher Ausweichareale noch lange nicht ihre tatsächliche Nutzung durch die betroffenen bzw. gestörten Vögel und eine wirksame Stress- und Störungsreduzierung garantiert
- Für die Annahme bzw. Behauptung, mit dem Bau dieses VLP sei keine Kapazitätserhöhung verbunden, so dass sich auch künftig an den schon jetzt nicht schienenartig fixierten Platzrunden, Überflughöhen, An- und Abflughöhen und –strecken nichts ändern wird

Dies gilt ebenso für die abschließende Behauptung auf S. 1270 unten/1271 oben,

- die mit Bau, Anlage und Betrieb des VLP Coburg verbundenen Projektwirkungen bzw. Störungen und Eingriffe könnten auf ein Mindestmaß reduziert werden
- es käme somit nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele
- Bei Berücksichtigung einiger marginaler Vorgaben zum Betrieb bzw. zur Nutzung des VLP könnte sogar eine Störungs-FREIHEIT(!) der beiden relevanten FFH-Gebiete gewährleistet bleiben und erfolgt somit keine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele dieser Gebiete

Nach Überzeugung des BN rechtfertigt die Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung aufgrund etlicher grundsätzlicher Fehler und Defizite in keinsten Weise derartige Prognosen und Unbedenklichkeitsbescheinigungen. Die für eine solche Verträglichkeitsprüfung (VP) geforderte hohe Prognosesicherheit wird durch Wunschdenken ersetzt und fällt einer Rechtfertigungsplanung zum Opfer. Damit ist diese VP ihrer gesetzlichen Aufgabenstellung nicht annähernd gerecht geworden und fehlt somit eine zentrale Voraussetzung für eine objektive Prüfung der Genehmigungsfähigkeit dieses Vorhabens.

## 7. Maßnahmenplanung fachlich ungeeignet

Bereits in den vorherigen Kapiteln wurde auf die Maßnahmen artbezogen eingegangen und dargelegt, dass diese den fachlichen und rechtlichen Anforderungen an CEF-Maßnahmen, Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nicht genügen. Insbesondere wird hier auf die Ausführungen in der Stellungnahme des LBV (23.04.2015, Seite 17ff.) verwiesen.

Darüber hinaus wird folgendes eingewandt:

Keine der vorgesehenen M-Maßnahmen stellen Vermeidungs-/Minderungs-/Schutzmaßnahmen dar (Bl. 1043-1047).

Die **Maßnahme M1** stellt eine Selbstverständlichkeit dar, da lediglich temporär in Anspruch genommene Flächen wieder hergestellt werden.

Die in **Maßnahme M2** vermeintlich zum Schutz der betroffenen Tierarten vorgesehenen Baumfällzeiten und Vorgehensweise erweisen sich in der Praxis i.d.R. als untauglich, weil auch bei einem vorsichtigen Fällen der Bäume aufgrund der nicht vorhersehbaren Vorkommen, diese nicht „gerettet“ werden können. Es gibt keinerlei Nachweis, dass die Praktiken die Tierarten vor Tötung, Störung oder sonstiger Beunruhigung zu schützen sind. Zum Teil werden auch nur Ratschläge erteilt (... ist anzuraten). Wenn eine solche Maßnahme vorgeschlagen wird, muss diese in einer Nebenbestimmung beauftragt werden. Noch wichtiger erscheint aber, sollte – entgegen der hier vertretenen Auffassung – es zu einem Bau des VLP kommen, dass der Vollzug kontrolliert wird.

Die **Maßnahme M3** ist keine Vermeidungsmaßnahme (siehe dazu Kapitel zur Zauneidechse). Vielmehr muss VOR Zulassung des Vorhabens eine Klärung des Sachverhalts herbeigeführt werden.

Auch die **Maßnahme M4** stellt keine der im Formular angekreuzten Maßnahme dar. Aufgrund der Fällung in einem in sich geschlossenen Waldgebiet, wird lediglich im Rahmen der Möglichkeiten aufgrund der Gewährleistung der Höhenbegrenzung ein Niederwald angelegt.

Die **Maßnahme K 1** „Anlage von Extensivgrünland (auf dem Gelände des VLP)“ ist keine Ausgleichsmaßnahme, da diese keinen gleichartigen Ausgleich gem. § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG herbeiführen kann.

Die **Maßnahmen K 2 und K 3**, die auf einer Vielzahl an Flächen produktionsintegrierte Kompensation auf Ackerflächen und die Anlage von Lerchenfenstern, Blühstreifen und Brachstreifen mit Selbstbegrünung sowie die Extensivierung von Intensivgrünland beinhaltet, ist weder als CEF-Maßnahme noch als Ausgleichsmaßnahme anzuerkennen. Insbesondere die Fläche direkt angrenzend zum VLP ist ungeeignet, um einen Ersatzlebensraum für die Feldlerche zu schaffen. Es besteht ein erhöhtes Vogelschlagrisiko.

Die durch die Maßnahme K3 vorgesehene Extensivierung einer bisher intensiv genutzten Frischwiese durch Anpassung des Mahdregimes kann nicht den Verlust des bestehenden Wiesenbrütergebiets in der IBA-Teilfläche zwischen Wiesenfeld und Herbartsdorf ausgleichen. Die am Sulzbach gelegenen K3-Maßnahmenflächen befinden sich in einem Gebiet, dass schon seit fast 10 Jahren nicht mehr als Wiesenbrütergebiet tauglich ist. Nur durch Änderung des Mahdregimes einer nährstoffreichen Frischwiese können keine intakten Feuchtgebietskomplexe, die gleichzeitig für Bekassine, Braunkehlchen, Kiebitz und Rohrweihe geeignet sein sollen, wiederhergestellt werden. Der Eingriff in das Wiesenbrütergebiet wird durch diese Maßnahme nicht ausgeglichen und somit verschlechtert sich der Erhaltungszustand der Populationen der genannten Arten. Es ist damit von einer erheblichen Störung der Arten auszugehen.

Die Maßnahmen auf der Brandsteinsebene sind (**K 4 Aufforstung und K 5 Entsiegelung**) sind grundsätzlich als Ersatzmaßnahme geeignet. Allerdings geht aus dem Grunderwerbsverzeichnis nicht hervor, dass die Entsiegelung rechtlich gesichert werden soll. Es muss gewährleistet werden, dass die Fläche auf Dauer entsiegelt bleibt. Dies ist grundbuchrechtlich zu sichern. Es steht ansonsten zu befürchten, dass dieses städtebaulich sehr attraktive Gebiet einer anderen Nutzung zugeführt wird.

Wie bereits im Kapitel 5 ausgeführt wurde, stellt die **Maßnahme K 6** (Anlage eines Feldgehölzes) keine Ausgleichsmaßnahme dar.

Die Maßnahme (**K 7 Anlage von Ersatzlebensraum für Zauneidechse**) ist fachlich ungeeignet, wie bereits im Kapitel 3.2 dargestellt wurde.

## **J. Denkmalschutz**

Aus den Antragsunterlagen wird ersichtlich, dass sowohl das Bodendenkmal Rangesberg, der westlich angrenzende Flachshügel als auch die östlich vorhandene Riethöhe abgetragen und in Erdsenken und Bodenmulden verfüllt werden sollen.

Nach Art. 1 Abs. 1 BayDSchG sind Denkmäler von Menschen geschaffene Sachen oder Teile davon aus vergangener Zeit, deren Erhaltung wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen, städtebaulichen, wissenschaftlichen oder volkskundlichen Bedeutung im Interesse der Allgemeinheit liegt.

Weiter bedarf es gemäß Art. 7 Abs. 1 Satz 1 BayDSchG der Erlaubnis, wenn auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern gegraben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vorgenommen werden sollen. Ein Antrag seitens des Antragstellers auf Erlaubnis ist nicht gestellt, obwohl der Vorhabenträger Kenntnis davon hat, dass sich in diesem Bereich Bodendenkmäler befinden. Nach Art. 7 Abs. 1 Satz 2 BayDSchG kann die Erlaubnis versagt werden, soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist.

Im Bayerischen Denkmal-Atlas ist der Rangesberg als Bodendenkmal D-4-5631-0033, Freilandstation des Mesolithikums (Mittlere Steinzeit 9600 bis 4900 v. Chr.) und Siedlung der Hallstattzeit (ältere vorrömischer Eisenzeit 800-450 v. Chr.) aufgeführt. Dabei dürfte das Bodendenkmal Rangesberg einer der ersten Zeitzeugen über die Besiedlung des Coburger Raums durch den Menschen sein. Nun soll dieses Bodendenkmal für den Verkehrslandeplatz bis zu 12 m tief abgegraben und in angrenzende Erdsenken bzw. Bodenmulden verfüllt werden. Dies ist gleichbedeutend mit der kompletten Zerstörung dieses Kulturgutes.

Wenn in den Antragsunterlagen ausgeführt wird, dass der wesentliche Konflikt für das Schutzgut Kulturgüter durch die geplante Flächeninanspruchnahme bzw. teilweise Überbauung eines Bodendenkmals aus dem Mesolithikum verursacht werde und Maßnahmen zur Konfliktvermeidung nur in Zusammenhang und durch das frühzeitige Einbeziehung der entsprechenden Fachbehörden des Denkmalschutzes möglich seien, wird bei dieser Darstellung übersehen, dass durch den geplanten Verkehrslandeplatz das Denkmal vollständig und unwiederbringlich zerstört wird.

Aufgrund der vorliegend einschlägigen gesetzlichen Vorgabe, Denkmäler wegen ihrer geschichtlichen Bedeutung im Interesse der Allgemeinheit zu erhalten und vor

dem Hintergrund, dass für den Bau des Verkehrslandeplatzes an diesem Standort und die damit verbundene Zerstörung des Bodendenkmals kein Bedarf besteht, liegen die Voraussetzungen für eine Zerstörung dieses Denkmals keinesfalls vor, so dass dem Vorhaben Belange des Denkmalschutzes offenkundig entgegenstehen (Anlage 5 Zeitungartikel aus: Coburg Land vom 11./12.04.2015, „Ende eines Bodendenkmals“).

#### **K. Brandschutz**

Schließlich scheint auch der gebotene Brandschutz nicht gewährleistet. Die örtliche Feuerwehr kann die Tageseinsatzbereitschaft nicht gewährleisten, darüber hinaus erfordern Flugzeugbrände wegen des Kerosins spezielles Einsatzmaterial, über das die örtliche Feuerwehr nicht verfügt. Die Gemeinde ist nicht in der Lage, die Kosten für die Anschaffung entsprechender Geräte und Löschmittel zu übernehmen.

#### **L. Zoll- und Passkontrollen**

Nach den Unterlagen des Antrags zu urteilen, wollen die Betreiber über den Schengenraum hinaus agieren und möglicherweise Charterflug etablieren. Dafür wären dann Zoll- und Passkontrollen nötig. Der Antrag schweigt sich darüber aus, ob z.B. dafür ständiges Personal und entsprechende Einrichtungen gebraucht werden und wer dies finanziert.

#### **M. Antragsberechtigung der Antragstellerin**

Äußerst fraglich ist zunächst, ob im Zeitpunkt der Antragstellung überhaupt ein Antragsinteresse bzw. eine Antragsbefugnis der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH als Antragstellerin bestanden hat. Ein diesbezügliches Antragsinteresse zum Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses setzt nämlich voraus, dass der für den Bau des geplanten Vorhabens Verantwortliche der Adressat des Planfeststel-

lungsbeschlusses sein muss, da etwaige Auflagen und Bedingungen des Planfeststellungsbeschlusses durch die Behörde ansonsten nicht durchsetzbar wären. Des Weiteren ist zu beachten, dass für das Vorhaben eventuell erforderlich werdende Enteignungen nur zu Gunsten des Planfeststellungsbegünstigten erfolgen können und damit der Grunderwerb auch von der Antragstellerin im Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss.

Zum Zeitpunkt der Antragstellung beinhaltet der Gesellschaftsvertrag der Antragstellerin als Gesellschaftszweck lediglich die Planung und Antragstellung, **nicht jedoch den Bau und Betrieb des Verkehrslandeplatzes**. Somit ist zunächst davon auszugehen, dass im Zeitpunkt der Antragstellung ein Antragsinteresse zum Erlass des begehrten Planfeststellungsbeschlusses nicht bestanden hat, da zu diesem Zeitpunkt der Gesellschaftszweck der Projektgesellschaft nicht den Bau und den Betrieb des geplanten Verkehrslandeplatzes beinhaltet hat und somit die damalige Antragstellerin nicht als die für den Bau des Verkehrslandeplatzes verantwortliche Adressatin des begehrten Planfeststellungsbeschlusses angesehen werden kann.

In den Antragsunterlagen wurde ausgeführt, dass die Flugplatzbetreiberin und Halterin der Betriebsgenehmigung die Antragstellerin sein soll und der für die erforderliche Satzungsänderung notwendige Gesellschafterbeschluss in Kürze gefasst werde. Anschließend soll die neue Satzung beurkundet und eingetragen werden. Dabei wird angekündigt, dass die neue Satzung umgehend zu den Antragsunterlagen nachgereicht werde.

Entgegen der Ankündigung der Antragstellerin wurde die neue Satzung nicht zu den Antragsunterlagen gereicht, so dass die Planfeststellungsbehörde weiterhin davon ausgehen muss, dass aufgrund der Beschränkung des Gesellschaftszwecks der Antragstellerin auf die Planung und Antragstellung diese weiterhin kein Antragsinteresse hinsichtlich des Baus und des Betriebs des Verkehrslandeplatzes nachweisen kann. Insoweit ist die Antragstellerin verpflichtet, der Planfeststellungsbehörde diejenigen Unterlagen und Informationen zukommen zu lassen, die zur Beurteilung der formellen und materiellen Rechtmäßigkeit des Antrags auf Planfeststellung erforderlich sind. Keinesfalls ist die Planfeststellungsbehörde angehalten, ihrerseits Informationen über eine gegebenenfalls erfolgte Satzungsänderung der Antragstellerin einzuholen.

Insoweit ist es auch nicht relevant, ob die erforderliche Satzungsänderung mittlerweile erfolgte. Entscheidend sind vielmehr die von der Antragstellerin der Planfeststellungsbehörde übergebenen Unterlagen, aus denen bisher ersichtlich wird, dass der Gesellschaftszweck der Antragstellerin dem Bau und Betrieb des Verkehrslandeplatzes nicht vorsieht und daher die Antragstellerin nicht Adressatin eines Planfeststellungsbeschlusses zum Bau und Betrieb des Verkehrslandeplatzes sein kann.

Selbst wenn die Antragstellerin eventuell eine neue Satzung zu den Antragsunterlagen nachreichen würde, ist davon auszugehen, dass die Beteiligung der Stadt Coburg und des Landkreises Coburg mit öffentlich rechtlichen Vorschriften, insbesondere der Bayerischen Gemeindeordnung bzw. der Landkreisordnung, nicht vereinbar ist, so dass auch eine Änderung des Gesellschaftsvertrages aus diesen Gründen nicht rechtswirksam vorgenommen werden kann bzw. konnte. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der Gesellschafterversammlung am 19.12.2014 der Stellvertreter des Landrates der Satzung und der Aufnahme neuer Gesellschafter nur unter Vorbehalt der Zustimmung des Kreistages zustimmte. Zu einer Zustimmung des Kreistages kam es aber nicht, da der Landrat des Landkreises Coburg am 14.1.2015 die Zustimmung des Kreistages wegen angeblicher Unaufschiebbarkeit ersetzte, obwohl dazu offensichtlich die Voraussetzungen fehlten. Auch vor diesem Hintergrund wird die Änderung der Satzung als rechtswidrig angesehen.

Weiterhin gibt das Erscheinungsbild der Antragstellerin nach außen Anlass zu einer kritischen Hinterfragung. Die Projektgesellschaft gibt als ihre Anschrift Hahnweg 139 in Coburg an. Diese Anschrift entspricht der Anschrift der Firma LASCO Umformtechnik GmbH. Mitglieder der Bürgerinitiativen gegen den geplanten Verkehrslandeplatz haben bei einer Ortseinsicht am Anwesen im Hahnweg 139 keine Hinweise auf die Antragstellerin wie etwa ein Firmenschild oder eine Türklingel mit Firmenbezeichnung etc. gefunden. Die von der Antragstellerin in ihren Schreiben sowie auf Ihrer Homepage genannte Telefonnummer ist eine Durchwahlnummer der Stadt Coburg, und zwar die des Geschäftsführers der Antragstellerin, der als Jurist der Stadt Coburg in einem Beamtenverhältnis steht. Dem Vernehmen nach ist Herr Willi Kuballa für seine Tätigkeit als Geschäftsführer der Antragstellerin im Rahmen einer

genehmigten Nebentätigkeit von der Stadt Coburg freigestellt. Konkretere Angaben über das für die Projektgesellschaft tätige Personal wurden der Öffentlichkeit aber nicht zur Verfügung gestellt. Insofern lässt die rechtliche und tatsächliche Identität der Antragstellerin keinerlei Transparenz erkennen, was unter Berücksichtigung des Umstandes, dass mit der Stadt Coburg und dem Landkreis Coburg Körperschaften des öffentlichen Rechts an der Projektgesellschaft beteiligt sind, besonders bedenklich ist.

Zu den eigentlich formell-rechtlichen Fragen im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung wird aufgrund des besseren Verständniszusammenhangs im Rahmen der materiellen Rechtmäßigkeit Stellung genommen.

## **N. Verfahrensrechtliche Aspekte**

Aufgrund der Angaben des Antragstellers abzusehenden Unzulässigkeit des Vorhabens sollte das Planfeststellungsverfahren durch Ablehnung des Antrages zeitnah beendet werden, damit keine weiteren Kosten verursacht werden.

Zugleich weisen wir darauf hin, dass es innerhalb der für die Einwendung/Stellungnahme vorgesehenen Zeitspanne von sechs Wochen nicht möglich ist, die insgesamt 9 Aktenordner umfassenden Antragsunterlagen vollständig und erschöpfend zu prüfen und hiergegen vollständig und erschöpfend Einwendungen zu erheben. Wir rügen deshalb bereits vorab, dass die kurze Einwendungsfrist mit den Vorgaben des Art. 11 der Richtlinie 2011/92/EU unvereinbar ist. Zudem konnten wesentliche Teile der digitalen Unterlagen weder gedruckt noch kopiert werden, was eine ärgerliche Zeit- und Arbeitserschwerung darstellt. Wir behalten uns deshalb ausdrücklich die Erhebung weiterer Einwendungen im laufenden Verfahren sowie im anstehenden Erörterungstermin vor.

Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass aus diesem Grund auch ein Verzicht auf den Erörterungstermin ermessensfehlerhaft wäre. Insbesondere die fachliche Begründung und Untersetzung der hier innerhalb der nur knappen zur Verfügung stehenden

Zeit oft nur schlagwortartig möglichen Einwendungen sollte zweckmäßigerweise in einem Erörterungstermin ermöglicht werden.

Sollten weitere Informationen, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens von Bedeutung sein können, der Behörde erst nach Beginn des Beteiligungsverfahrens vorgelegt worden sein bzw. noch vorgelegt werden, so sind diese nachträglich vorgelegten Unterlagen der Öffentlichkeit im Rahmen der Umweltinformationsgesetze zugänglich zu machen. Es wird bereits vorsorglich die Benachrichtigung über das Zugänglichmachen von Informationen beantragt.

Mit freundlichen Grüßen

Tom Konopka  
Regionalreferent

[tom.konopka@bund-naturschutz.de](mailto:tom.konopka@bund-naturschutz.de)

Telefon 0911 81878-24

## **Anlagen**

Anlage 1LBV Stellungnahme  
Anlage 2a\_Bulling-Schröter\_17-1242  
Anlage 2b\_Bulling-Schröter\_1713648  
Anlage 2c\_Bulling-Schröter\_17-2858.pdf  
Anlage 2d\_Bulling-Schröter  
Anlage 3\_Begehung April 2015  
Anlage 4\_Begehung April 2015  
Anlage 5\_CT\_Bodendenkmal