



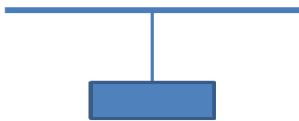
Fragen zum Neubau VLP Coburg Neida

Fragen, die sich aus der Diskussion am 06.04.2015 in der Fabrik Meeder ergeben haben.

- Frage
Flughafenlayout, technische Kapazität, Eingriffsminderung

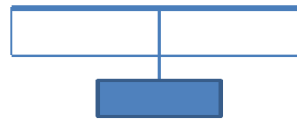
Flughafenlayout

Piste mit Abrollweg und Vorfeld



11 Fbw/h möglich
 $11 \times 14 \text{ h} = 154 \text{ Fbw/T}$
 $154 \times 6 \text{ Tage} = 924 \text{ Fbw/W}$
 $154 \times 312 \text{ Tage} = 48.048 \text{ Fbw/a}$

Piste mit Abrollwegen,
parallelem Rollweg und Vorfeld



40 Fbw/h möglich
 $40 \times 14 \text{ h} = 560 \text{ Fbw/T}$
 $560 \times 6 \text{ Tage} = 3.360 \text{ Fbw/W}$
 $560 \times 312 \text{ Tage} = 174.720 \text{ Fbw/a}$

In der Verkehrsplanung ist es üblich, dass das stündliche Aufkommen mit 14 multipliziert wird um die planerische Kapazität zu errechnen. Zur Berücksichtigung der Schlechtwetterzeit werden pauschal 5 Prozent von der möglichen Betriebszeit abgezogen. Bei 7 Wochentagen wird abgerundet auf 6 Tage und für das Jahr dann 312 Betriebstage angenommen. Die Länge der Piste hat keinen Einfluss auf die Kapazität. Die planbare Kapazität hat nichts mit der nachgefragten Kapazität zu tun.

Dies führt dazu, dass offensichtlich weder die beiden Abrollwege am Anfang/Ende Piste noch der parallele Rollweg erforderlich sind.



Fragen zum Neubau VLP Coburg Neida

2. Frage
- Bemessungsflugzeug und erforderliche Pistenlängen

Die Hersteller von Flugzeugen geben Planungshandbücher für Flughafenplaner raus. In diesen Handbüchern sind die Berechnungsmethoden enthalten, um die jeweils erforderliche Pistenlänge zu ermitteln. In diesen Handbüchern sind die im Planfeststellungsantrag beschriebenen „Sicherheitszuschläge“ bereits enthalten und müssen deshalb nicht noch zusätzlich berücksichtigt werden. In der Planung werden Annahmen getroffen. Für ein Bemessungsflugzeug werden die erforderlichen Längen zum Starten und Landen ermittelt, die erforderlichen Breiten der Flugbetriebsflächen und die Hindernisfreiflächen zum Rollen festgelegt.

Laut Herstellerangaben benötigen die Bemessungsflugzeuge Cessna CJ2+ und Beech 200, bei Standardkonditionen (MSL¹, 15° C, null Wind, ebene Piste, MTOW, Flaps 15°):

Cessna Citation 2+ **924 m**

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

VLP Brandensteinsebene	1191 m
VLP Neida	1102 m

Beech 200 **566 m**

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

VLP Brandensteinsebene	730 m
VLP Neida	669 m

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

Am VLP Brandensteinsebene steht für die Betriebsrichtung (BR) 30 folgende Startstrecke zur Verfügung:

Piste	632 m
Vorlaufstrecke	118 m
 Verfügbare Startstrecke	 750 m

¹ Main sea level = mittlere Meereshöhe.



Fragen zum Neubau VLP Coburg Neida

Am geplanten Standort Neida beträgt die

gepl. Pistenlänge	1.420 m
-------------------	---------

Die Beech 200 kann am VLP Brandensteinsebene ohne Restriktionen fliegen. Die Cessna Citation kann am VLP Brandensteinsebene mit Restriktionen (Zuladung, Startgewicht) ebenfalls fliegen. Werden die Angaben des Planfeststellungsantrags als richtig unterstellt, betrug die durchschnittliche Flugweite des Flugzeuges Citation 500 km (Prognose) und die durchschnittliche Auslastung (Verkehrsuntersuchung) des 30 Prozent. Unter Berücksichtigung dieser Angaben kann die Citation CJ2+ am VLP Brandensteinsebene verkehren.

Der Pilot Wanjura führte aus, dass er mit seinem Flugzeug (Beech 200) bei einem Start nach 500 m in der Luft sei. Am VLP Brandensteinsebene habe er dann aber nur noch 100 bis 150 m Beton vor sich. Da könne er - bei 160 km/h - nicht mehr abbremsen. Wenn das dem Piloten Wanjura am VLP Brandensteinsebene passiert, muss er etwas falsch gemacht haben.

Wird der kritische Punkt überschritten muss das Flugzeug in die Luft gehen. Nach dem kritischen Punkt kann auf keinem Flugplatz mehr abgebremst werden. Auf der Brandensteinsebene stehen 632 m Piste zuzüglich 118 m Vorlaufstrecke und 150 Stoppstrecke zur Verfügung, Bei BR30 hat er nach 500 m Startlauf noch 400 m Startabbruchstrecke zur Verfügung.



Fragen zum Neubau VLP Coburg Neida

3. Frage Baukosten, Betriebskosten (Aufschlüsselung nach Gewerken)

Kostenüberschlag Neubau VLP Neida Baukosten mit Skalierung bis 2020 (Stand 1. Quartal 2015)	in Mio. Euro
Grundstück	
Grunderwerb	2,25 €
Erdarbeiten	6,50 €
Bauvorbereitung	0,13 €
Primäre Anlagen	
Flugbetriebsflächen, Terminal	16,65 €
Sekundäre Anlagen	
Instrumentierung, Befeuern, Landehilfen	0,30 €
Flughafensicherheit	0,65 €
Hochbauten, Hangars, Gaststätte, Garagen, Werkstätten, Tower	9,75 €
Tertiäre Anlagen	
Ver- und Entsorgung	1,50 €
Betankungsanlagen	0,25 €
Elektroversorgung	0,75 €
Verkehrsflächen	0,85 €
Geräte	0,28 €
Landschaftspflege	
Landschaftspflege, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Renaturierung Brandensteinsebene	9,50 €
Hindernisbeseitigung, Entschädigungen	1,75 €
Investitionskosten:	51,10 €
Planungsarbeiten, Verfahrenskosten	6,13 €
Zwischensumme 1:	57,23 €
Unvorhergesehenes (Skalierung, u.a.m.)	14,31 €
Zwischensumme 2:	71,54 €
Zu Aufrundung	0,46 €
Gesamtkosten:	72,00 €
Jährliche Betriebskosten	8,64 €

Zusammenstellung (Kostenüberschlag) der gesamten Investitionskosten für den Neubau des VLP Neida.

Die Betriebskosten können mit 12 Prozent der Investitionskosten angenommen werden. Die Betriebseinnahmen aus Entgelten, Vermietungen, Verpachtungen und sonstige Einnahmen lassen sich nicht ohne weitere Informationen abschätzen.

Müssen die Baukosten nicht durch den Flugbetrieb erwirtschaftet werden, reduzieren sich die jährlichen Betriebskosten um ca. 4 Mio. Euro. Für die Anteilseigner ändert sich, für einen Zeitraum von 20 Jahren, nichts. Die Anteilseigner müssen die Baukosten refinanzieren.



Fragen zum Neubau VLP Coburg Neida

4. Frage Brandensteinebene (unbefristet genehmigt)

Die Genehmigung für den VLP Brandensteinebene vom 03.07.2012 (NfL-I 184/12) ist unbefristet. Die Befristung der verkürzten Anflugbefehrerung hebt die Betriebsgenehmigung für den VLP für Flugverfahren nach Sichtflugregeln (VFR) nicht auf.

Mit der Genehmigung vom 03.07.2012 wurde der VLP richtlinienkonform genehmigt. Um die Betriebserlaubnis für Verfahren nach Instrumentenflugregeln (IFR) zu erhalten, war die Herstellung der Konformität mit den Richtlinien erforderlich. Anders formuliert: Um einen richtlinienkonformen Landeplatz zu erhalten, musste der Betreiber die Kürzung der Start- und Landestrecken in Kauf nehmen.

Es gibt keinen Grund, warum die erteilte befristete Ausnahmegenehmigung für die Anflugbefehrerung nicht unbefristet erteilt werden könnte. Die zuständige Luftverkehrsbehörde kann einen Antrag bei dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) stellen. Vergleichbare Ausnahmen gibt es bereits auf anderen VLP in Deutschland.



Fragen zum Neubau VLP Coburg Neida

5. Frage
Sondersichtflugverfahren (Special VFR) Egelsbach

Der Pilot Klaus Wanjura (Beech 200) sagte, dass der VLP Egelsbach einen Special-VFR (S-VFR) Status habe und deshalb bei Schlechtwetter angefliegen werden könne.

Diesen „Status“ gibt es nicht!

S-VFR besagt nur, dass bei reduzierter Sichtweite bis 1.500 m und einer Wolkenuntergrenze von 150 m über Grund, nach Sichtflug geflogen werden kann (siehe folgende Abbildung unter „G“). Der Unterschied zwischen den beiden VLP Egelsbach und Coburg besteht darin, dass in Coburg jederzeit nach Ermessen des Piloten unter S-VFR gestartet und gelandet werden kann, während der Pilot in Egelsbach dafür die Genehmigung des Towers Frankfurt benötigt. Der vom Piloten Wanjura vermittelte Eindruck, dass am VLP Egelsbach bei schlechteren Sichtbedingungen gelandet werden könne als am VLP Brandensteinebene, ist falsch.

Der VLP Egelsbach liegt in der Kontrollzone des Flughafens Frankfurt. In die Kontrollzone eines Verkehrsflughafens dürfen Flüge nach S-VFR-Regeln nur nach Voranmeldung durch den Piloten und der Genehmigung des Towers erfolgen.

Kontrollierter Luftraum Controlled Airspace			Unkontrollierter Luftraum Uncontrolled Airspace	
C	D	E	F	G
Staffelung / Separation: VFR von IFR / VFR from IFR Dienst: Flugverkehrskontrolle, Verkehrsinformation VFR-Flüge / VFR-Flüge (Ausweichempfehlung auf Anfrage) Service: Air traffic control, Traffic information VFR flights / VFR flights (Avoidance advice on request)	Staffelung / Separation: Entfällt / Not provided Dienst: Verkehrsinformation über IFR-Flüge (Ausweichempfehlung auf Anfrage), Verkehrsinformation VFR-Flüge / VFR-Flüge Service: Traffic information about IFR flights (Avoidance advice on request), traffic information VFR flights / VFR flights	Staffelung / Separation: Entfällt / Not provided Dienst: Verkehrsinformation soweit möglich Service: Traffic information as far as practicable	Staffelung / Separation: Entfällt / Not provided Dienst: Fluginformationsdienst Service: Flight Information Service	Staffelung / Separation: Entfällt / Not provided Dienst: Fluginformationsdienst Service: Flight Information Service
VMC Minima 	VMC Minima 	VMC Minima 	VMC Minima 	VMC Minima
Geschwindigkeitsbeschränkung / Speed Limitation: 250 kt IAS unter / below FL 100 Sprechfunkverkehr: Dauernde Hörbereitschaft Radio Communication: Constant listening watch Flugverkehrscontrollfreigabe: Erforderlich Air Traffic Control Clearance: Required	Geschwindigkeitsbeschränkung / Speed Limitation: 250 kt IAS unter / below FL 100 Sprechfunkverkehr: Dauernde Hörbereitschaft Radio Communication: Constant listening watch Flugverkehrscontrollfreigabe: Erforderlich Air Traffic Control Clearance: Required	Geschwindigkeitsbeschränkung / Speed Limitation: 250 kt IAS unter / below FL 100 Sprechfunkverkehr: Nicht erforderlich Radio Communication: Not required Flugverkehrscontrollfreigabe: Nur für NVFR ausserhalb Flugplatz Air Traffic Control Clearance: Only for NVFR outside aerodrome	Geschwindigkeitsbeschränkung / Speed Limitation: 250 kt IAS unter / below FL 100 Sprechfunkverkehr: Nicht erforderlich Radio Communication: Not required Flugverkehrscontrollfreigabe: Nur für NVFR ausserhalb Flugplatz Air Traffic Control Clearance: Only for NVFR outside aerodrome	Geschwindigkeitsbeschränkung / Speed Limitation: 250 kt IAS unter / below FL 100 Sprechfunkverkehr: Nicht erforderlich Radio Communication: Not required Flugverkehrscontrollfreigabe: Nur für NVFR ausserhalb Flugplatz Air Traffic Control Clearance: Only for NVFR outside aerodrome



Fragen zum Neubau VLP Coburg Neida

6. Frage Landesentwicklungsprogramm (LEP)

Der Landrat zitierte das Ziel 4.5.5 des Landesentwicklungsprogramms richtig, interpretiert es jedoch falsch und erwähnt nicht den Grundsatz 4.5.5, wonach der Bestand gesichert und bedarfsgerecht ausgebaut werden soll. Das Landesentwicklungsprogramm fordert als Ziel, dass jede Teil-Region in Bayern – hier Oberfranken-West - Anschluss an den Luftverkehr für die Allgemeine Luftfahrt haben soll. Welcher der vielfältigen Segmente der Allgemeinen Luftfahrt damit gemeint sind, wird durch die Erläuterungen erkennbar. Danach sollen Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkte mit hohem Anteil an Geschäfts- und Werkluftverkehr an Landeplätze für Instrumentenflugbetrieb angebunden sein. Weiter heißt es als Erläuterung zum Grundsatz, dass diese Landeplätze eine befestigte Piste von 1.200 m bis 1.600 m haben sollen.

In der Raumordnung gilt: Ziele des LEP sind durch die Fachplanung zu befolgen, Grundsätze können durch die Fachplanung überwunden werden. So wird die erforderliche Pistenlänge eines VLP – wie der Planer des VLP richtig ausführte - durch das jeweilige Bemessungsflugzeug und nicht durch den Grundsatz des LEP bestimmt. Am Standort Neida ist eine Pistenlänge von 1.102 m für das Bemessungsflugzeug „Cessna Citation 2+“ ausreichend. Die beantragten 1.420 m sind unbegründet und entsprechen nicht dem Grundsatz der Eingriffsminderung. Sie können auch nicht mit dem LEP begründet werden.

Ebenfalls unvereinbar mit dem LEP ist der im Planfeststellungsantrag (Prognose) enthaltene Gedanke der Konkurrenz. Das Landesentwicklungsprogramm setzt den richtigen Maßstab der Versorgung der Teil-Regionen. **„Konkurrenz“ ist dem Versorgungsprinzip aber fremd.** In der Prognose werden die Landeplätze Bamberg, Bayreuth, Hassfurt und die Verkehrsflughäfen Nürnberg und Erfurt als Konkurrenzflughäfen zum Landeplatz Coburg bezeichnet.

Damit ist erkennbar, dass auch der Planfeststellungsantrag feststellt, dass der Anschluss der Region Oberfranken-West durch vier bestehende Landeplätze und zwei Verkehrsflughäfen gesichert ist.



Fragen zum Neubau VLP Coburg Neida

7. Frage Arbeitsplätze

Der Landrat und der Unternehmer für Kartonagen Schumacher behaupteten, dass vom Neubau in Neida 27.000 Arbeitsplätze und 100 Mio. Euro Gewerbesteuern abhängen würden. Bayern hat 11 Landeplätze für die Allgemeine Luftfahrt auf denen Instrumentenflugbetrieb (IFR) möglich ist. Bayern hat aber 71 Landkreise. Würde stimmen, dass solche Landeplätze Arbeitsplätze schaffen, oder vorhandene Arbeitsplätze sichern würden, müssten in Bayern noch 60 dieser Landeplätze für IFR mit 1.200 m bis 1.600 m langen Pisten gebaut werden.

Bei durchschnittlich 75 Mio. Euro Investitionskosten würden mit einem solchen Investitionsprogramm in Bayern über zehn Jahre 12.000 Arbeitsplätze in der Bauindustrie gesichert. Für eine darüber hinausgehende Wirksamkeit von Flugplätzen für Arbeitsplätze gibt es keine seriösen Nachweise. Prof. Thießen schreibt dazu:

„Die Veröffentlichungen der Luftfahrtindustrie lassen systematische Lücken und geben kein objektives Bild. Einseitig werden nur ganz bestimmte Arbeitsmarktwirkungen angesprochen und andere weggelassen. Die Arbeitsmarktwirkungen der Branche werden übertrieben dargestellt.“

Tatsächlich lassen sich mit der wichtigen Ausnahme der katalytischen Wirkungen keine Mechanismen für einen Job-Motor erkennen. Es ist häufig eher das Prestigeziel regionaler Instanzen, welches Luftverkehrsentscheidungen determiniert. Job-Argumente sind vorgeschoben.“

Quelle: WISO direkt, Analysen und Konzepte zur Wirtschafts- und Sozialpolitik, Friedrich Ebert Stiftung, Oktober 2013, Seite 4

Der präesente Anteilseigner der Flughafengesellschaft verwies darauf, dass es mit seiner Kartonagenproduktion die Nähe zu Flughäfen brauche. Deshalb habe er gerade erst (April 2015) eine neue Produktion in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Münster Osnabrück – mit 100 Mitarbeitern – eröffnet. Die Nähe zum Flughafen sei für ihn ausschlaggebend gewesen. Er vermittelte dabei den Eindruck, dass seine Mitarbeiter statt mit dem Auto mit dem Flugzeug zur Arbeit kommen würden. Fakt ist, dass seine Produkte nur dann geflogen werden, wenn in ihnen etwas verpackt ist, das Produkt selbst wird nicht geflogen. Werden die typischen Ferienflugziele vom Flughafen Münster-Osnabrück weggelassen verbleiben noch fünf Destinationen – Frankfurt, Istanbul, London, München und Stuttgart – zu denen täglich im Hin- und Rückflug 26 Flüge stattfinden. Provinzialismus als Geschäftsprinzip?

Weshalb für diese Destinationen, bei der geringen Bedienungsdichte, die Nähe zum Flughafen Münster-Osnabrück entscheidungserheblich gewesen sein soll, erschließt sich nicht.

fdc Airport Consult Dieter Faulenbach da Costa, Dipl.-Ing, Freier Architekt,
Tulpenhofstr. 1, 63067 Offenbach am Mein, Tel. 069 800 2623/2685, Fax 069 800 1877
E-Mail: dieter.faulenbach@fdc-airport.de



Fragen zum Neubau VLP Coburg Neida

8. Frage
Geben Unternehmer mal eben eine Millionen Euro aus?

Diese polemisch Frage des Unternehmers Schumacher, kann auch nur polemisch, mit **Offensichtlich ja**, beantwortet werden. Schließlich haben die Unternehmer mit dem Besitz eines eigenen Flugzeugs die teuerste Art des Fliegens gewählt. Die sogenannte „Aldi“-Variante des „fractional owner ships“ wäre, bei besserem Service und mit weltweitem Flugnetz, die kostengünstigere Variante. Man braucht keine eigenes Flugzeug, hat nichts mit Wartung zu tun, wird praktisch „zuhause“ abgeholt und zu jedem Landeplatz weltweit geflogen.

Einen Bedarf für den Neubau eines VLP Coburg gibt es nicht. Alle Flugzeuge, die in der Prognose aufgeführt werden können, bis auf eine Ausnahme, ausnahmslos restriktionsfrei am bestehenden VLP Coburg Brandensteinebene verkehren. Nur mit Einschränkungen kann das Flugzeug Cessna Citation 2+ am VLP Brandensteinebene verkehren. Laut Prognose soll dieses Flugzeug im Jahr 2025 insgesamt 425 mal starten und landen. Dafür braucht man aber keinen neuen Flugplatz. Die vorhandenen Ausweichflugplätze werden in der Prognose - Bamberg, Bayreuth, Hassfurt – genannt und liegen in zumutbarer Entfernung.



Fragen zum Neubau VLP Coburg Neida

9. Frage Der Landrat und seine zwei Hüte (ich bin zwei Öltanks)

Richtig, der Landrat präsentiert einmal die kommunale Selbstverwaltung, gleichzeitig ist er auch untere staatliche Behörde (Straßenverkehr, Schulen, Umweltschutz, Wasser, Landschaftsschutz, Bauaufsicht, etc.).

Als kommunales Selbstverwaltungsorgan ist der Landkreis Gesellschafter der neuen Flughafengesellschaft, als untere staatliche Behörde überwacht er die Einhaltung erteilter Auflagen der Planfeststellung. Als Gesellschafter muss er gleichzeitig dafür Sorge tragen, dass die Interessen der Beteiligungsgesellschaft beachtet werden.

Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren werden die unteren staatlichen Behörden, die beim Landkreis angesiedelt sind, deren Dienstvorgesetzter der Landrat ist, zur Abgabe einer Stellungnahme ihres Fachbereichs/Fachplanung aufgefordert. Der Landkreis, als Organ der kommunalen Selbstverwaltung, kann Einwendungen wie jeder Bürger abgeben. Der Landkreis kann nur seine fiskalische und planerische Betroffenheit geltend machen. Zugunsten der Bürger des Landkreises kann der Landrat keine Einwendungen abgeben.

Stellungnahmen berechtigen nicht zur Klage gegen die Planfeststellung. Nur mit der Erhebung von Einwendungen kann gegen die Planfeststellung geklagt werden.



Fragen zum Neubau VLP Coburg Neida

10. Frage
Der Landrat und Fluglärm

Der Landrat sagt richtig, dass alle zwei Tage ein Düsenjet mit einem Einzelpegel von 85 dB(A), also sehr laut, starten und landen werde. Das steht so im Planfeststellungsantrag und wurde auch so bei den Fluglärmrechnungen berücksichtigt. Dann kommt der Landrat zu den Ergebnissen der Fluglärmrechnungen und nennt einen Pegel von 32 bis 47 dB(A). Zwei Pegel, zwei unterschiedliche Ereignisse? Nein, einmal ist ein erlebbarer Einzelpegel und einmal ist es der Dauerschallpegel aus dem Flugbetrieb, der nicht erlebbar ist. Der Dauerschallpegel ist eine rechnerische Größe aus Lärm und Zeit. Den „Lärm“ des Dauerschallpegels hört man nicht.

An einem Beispiel kann dies deutlich gemacht werden. Eine Pistole wird neben dem Ohr eines Schlafenden abgefeuert. Das Trommelfell platzte und der Schlafende wurde wach. Der Dauerschallpegel der gesamten Nacht lag aber nahe Null.

Die immer wieder angeführten Beispiele über die Lautstärke eines Pkw, eines Kühlschranks oder eines rauschen Blätterwaldes stellen hörbare Einzelpegel dar und können mit einem Dauerschallpegel nicht verglichen werden. **Nur Einzelpegel sind hörbar und erlebbar. Dauerschallpegel sind nicht hörbar und nicht erlebbar.**

Der Einzelpegel stellt die Emissionsquelle und der Dauerschallpegel ist das rechnerische Immissionsergebnis aus Einzelereignis und den Pausen zwischen den Ereignissen.



Fragen zum Neubau VLP Coburg Neida

11. Frage
Flughafenplaner CDM Smith Consult

<http://cdmsmith.com/de-DE/Discover-Us/About-Us/Facts.aspx>

5.000 Mitarbeiter weltweit.

Angebotenen Leistungen: Wasser, Umwelt, Infrastruktur, Energie, Bauwerke und Geotechnik

Referenzen für Flughafenprojekte:

- Flughafen Warschau (Wasser, Abwasserbehandlung)
- Tempelhof (Altlastensanierung)
- Coburg (Planfeststellungsantrag VLP Neida)

Dieter Faulenbach da Costa

<http://www.itv-coburg.de/der-live-mitschnitt-aus-meeder>