

W. G. Runte · Richthofenstr. 34 · 97318 Kitzingen
per Boten/vorab per E-Mail an info@kitzingen.de
Stadt Kitzingen
Kaiserstraße 13/15
Stadtbauamt, Schulhof 2
97318 KITZINGEN

Diplom-Kaufmann
Wolfgang G. Runte
Richthofenstraße 34
D-97318 Kitzingen
Fon: 09321/382057
Fax: 03222/2442285
E-Mail:
WGRunte@t-online.de

23. Februar 2016

Re.: Öffentliche Bekanntmachung der Stadt Kitzingen für eine mutmaßliche zivile Anschluß-
nutzung von Teilen des ehemaligen Militärflugplatzes Kitzingen;
hier: zivilluftrechtliches Genehmigungsverfahren.
cc.: Luftamt Nordbayern, Flughafenstraße 118, 90411 Nürnberg

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus der öffentlichen Bekanntmachung geht nicht hervor, welcher Rechtsakt durch die Stadt Kitzingen vorliegt, wogegen ein Widerspruch, respektive Einwendungen vorgenommen werden könnten.

Deshalb erhebe ich hilfsweise, form- und fristgerecht

Widerspruch respektive Einspruch respektive Einwendungen

gegen jede Planung und/oder Zulassung einer zivilen Nachnutzung und/oder zivilluftrechtlichem Genehmigungsverfahren gegen einen Flugplatz Kitzingen, und zwar an der Stelle, wo nur bis zum Jahre 1992 ein militärischer Flugbetrieb mit Flugzeugen (Starrflügler) stattfand. Ab 1992 war der Militärflugplatz infolge des bereits damals desolaten Zustandes der Start- und Landebahn (SLB) kein Flugplatz mehr, sondern lediglich nur noch ein Hubschrauberlandeplatz (HLB). Bekanntlich benötigen Hubschrauber (Drehflügler) keine SLB, sondern nur wenige Quadratmeter zum Start bzw. Landung und als Abstellfläche. Entsprechend wurde bereits damals der Militärflugplatz in einen militärischen Hubschrauberlandeplatz umgewidmet. Zwar gibt es noch die im Antrag erwähnten Reste einer befestigten SLB, aber diese sind eben seit 1992 nicht mehr für Flugzeuge (Starrflügler) nutzbar. So gibt es beispielsweise auch noch Reste einer SLB aus der Nutzung z.Z. des 2. Weltkrieges, die heute auch nicht mehr für Starrflügler nutzbar sind. Denn nachdem das amerikanische Militär das deutsche Militär abgelöst hatte ist eine neue, veränderte SLB gebaut worden, welche den in Kitzingen vorherrschenden klimatischen Bedingungen besser angepaßt war.

Dazu geht aus den Antragsunterlagen der blumquadrat GmbH hervor, daß die vormalige SLB zwischenzeitlich bereits als Testgelände für Automobile genutzt wird. Diese Nutzung soll auch

nach einer Genehmigung der Fläche als Flugplatz im FFH-Gebiet weiterhin durchgeführt werden. Allerdings ist für diese Nutzungsänderung auf den Resten der aufgelassenen SLB keine Genehmigung in den Antragsunterlagen vorhanden. Es muß davon ausgegangen werden, daß diese nicht vorhanden ist. In jedem Falle stellt diese Nutzung eine erhebliche Erweiterung des aufgegebenen HLB dar. Diese neue, bisher nicht vorhandene Nutzung stellt damit eine erhebliche Nutzungsausweitung dar. Eine zivile Nachnutzung und Genehmigung nach § 8 Abs 5 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist schon allein aus diesem Grund für den ehemaligen HLB deshalb nicht mehr möglich. Hinzu kommen weitere bauliche Landschaftsveränderungen mit Erdarbeiten im direkten FFH-Bereich, wie in den Antragsunterlagen ausgeführt. Für einen Flugbetrieb mit Flugzeugen aller Art (Starrflügler) bis 5,7 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ist deshalb ein vollständiger Neuantrag zur Genehmigung eines Flugbetriebs erforderlich und einzureichen. Dieser liegt hier nicht vor.

Dieser Neuantrag bedarf aber eines Flächennutzungsplans, Planfeststellungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen, Entlassung des Bereichs aus dem FFH-Schutzbereich, usw., usw.. Dazu ist die Genehmigung nach § 6 Abs 3 LuftVG sowieso zu versagen, da durch diesen Flugplatz das öffentliche Interessen in unangemessener Weise beeinträchtigt würde.

Im Antrag der blumquadrat GmbH selbst wird ausgeführt, daß das Flugaufkommen nur zu 11% aus dem gewerblichen Luftverkehr und damit 89% ausschließlich aus dem privaten Luftverkehr des Luftsportclubs kommen wird. Das belegt jedoch bereits, daß dieser Flugplatz nicht aus wirtschaftlichen Gründen errichtet werden soll. Wobei selbst diese geringen Zahlen nicht plausibel verifiziert dargestellt werden, sondern nur Vermutungen (genannt Schätzungen) ausgesprochen werden. Es ist z.B. überhaupt nicht dargelegt, wie viele Flugzeugbesitzer es in KT gibt, welche diesen Flugplatz nutzen könnten und würden. Daraus ergäben sich jedoch wertvolle Hinweise, welche Erträge zum Unterhalt und Betrieb des neuen Flugplatzes zu erzielen wären. Alleine dadurch ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit eines Flugplatzes nicht erläutert, nicht bewiesen und erst recht nicht gegeben.

Hinzu kommt, daß ca. 90 km im Osten ein internationaler Verkehrsflughafen Nürnberg, im Westen nach ca. 145 km einer der 10 größten internationalen Verkehrsflughäfen der Welt – nämlich der Flughafen Rhein/Main – liegt. Darüber hinaus ist in nur ca. 28 km Entfernung bei Giebelstadt ein regionaler Verkehrslandeplatz (VLP) vorhanden. Es ist deshalb nicht ersichtlich, weshalb aus flugtechnischer, wirtschaftlicher, sportlicher oder sonstiger ziviler Sicht noch ein weiterer SLP in diesem für Flugzeuge sehr engem Raum von maximal 200 km Ausdehnung noch ein weiterer Flugplatz betrieben werden sollte und notwendig ist.

Bei Giebelstadt soll es sogar infolge der mangelhaften Nachfrage des Angebotes dieser als VLP (24-Stunden Betriebsdauer) überhaupt nicht genutzt werden, sondern nur als Sonderlandeplatz (SLP) bei Bedarf geöffnet sein. Das ist ein weiterer aus- und hinreichender Beweis, daß noch ein SLP in der Region nicht notwendig ist. Entsprechendes steht offensichtlich - nach einem Schreiben des Stadtbauamtes Kitzingen - auch im Landesentwicklungsplan (LEP) für diese Region. Zusätzlich sieht der LEP für diese Region vor, die Lärmemissionen möglichst gering zu halten. Der beste Schutz vor Lärm ist, diesen erst überhaupt nicht entstehen zu lassen. Selbiges ist für eine Lärmemission aus einem Flugplatz nirgendwo so leicht durchführbar wie in Kitzingen. Wie nachgewiesen bedarf es in Kitzingen keines Flugplatzes. Damit fänden auch keine Lärmemission infolge eines Flugbetriebes statt. Die Vorgaben des LEP würden vollständig erfüllt.

Die Stadt Kitzingen, als zuständige Planungsbehörde, wird aufgefordert bereits jetzt aus umwelt- und naturschutzrechtlichen Gründen jeden störenden Betrieb im FFH-Gebiet zu untersa-

gen und zu unterbinden, solange dort nicht neue Flächennutzungspläne, Planfeststellungen und Umweltverträglichkeitsprüfungen besonders im Hinblick auf das vorhandene europäische Naturschutzgebiet (FFH-Gebiet) für die notwendigen Rahmenbedingungen durchgeführt und festgelegt wurden.

Denn nicht nur der vorgesehene Flugbetrieb würde ausschließlich in diesem europäischem Naturschutzgebiet stattfinden und abgewickelt werden müssen, sondern auch die Nutzung als Automobilteststrecke. Im Grunde sollten alleine diese Tatsachen erneut hinreichend sein, dort jede wirtschaftliche oder sportliche Nutzung und Betätigung zu untersagen, welche dem Schutzzweck und -ziel der Umwelt und Natur entgegenläuft. Wozu bräuchten wir sonst überhaupt entsprechend ausgewiesene Schutzgebiete?

Hierzu gehört zweifelsohne ein Flugbetrieb, der nicht nur Lärm- und Schadstoffemissionen auslöst, sondern auch eine ständige Störung der dortigen Tier- und Pflanzenwelt bedeutet. Aber gerade zu deren Schutz ist an dieser Stelle das FFH-Gebiet im öffentlichen Interesse errichtet worden. Dieses soll jetzt für einige wenige Menschen geändert werden? Das wäre eine Bankrotterklärung gegenüber dem Naturschutz und dem Interesse der Allgemeinheit, der Bevölkerung.

Infolge der nicht vorhandenen, jedoch unabdingbaren Planung der Stadt Kitzingen, kann deshalb nicht der detailliert notwendige Widerspruch erhoben werden. Allein infolge dieses Formmangels ist deshalb der Antrag der blumquadrat GmbH m.E. nichtig.

Der Antrag auf Nachnutzung erläutert nicht die Auswirkungen der Umweltbeeinträchtigungen. Das vorgelegte Gutachten zur Lärmentwicklung ist nicht nur fast 10 Jahre alt, sondern beruht auch nur auf zwei Meßpunkten, also je einem Meßpunkt in einer Landerichtung!!! Die im Antrag erwähnte Platzrunde ist z.B. immissionsmäßig überhaupt nicht erfaßt. Deshalb hat das Gutachten keinen materiellen Substanzwert. Der zu erwartende Lärmteppich bei einem Flugplatz wird noch nicht einmal ansatzweise abgebildet. Da die physikalische Ausbreitung von Lärm unbekannt ist, verbietet sich eine Interpolation von 2 Meßpunkten ausgehend auf eine raumgreifende Lärmbelastung der Bürger von Kitzingen.

Der Antrag gibt ebenfalls keinerlei Auskünfte über ein Brandschutzkonzept, eine Vorfeldabfertigung, über Abstellplätze und Flugzeughallen (die im Antrag erwähnten gehören dem LSC und sind durch diesen bereits vollständig belegt) für Flugzeuge, über Taxiwege der Flugzeuge, An- und Abfahrtwege von anderen Fahrzeugen, über Betankungsanlagen, etc., etc., etc.. Lediglich der Neukauf eines mobilen Towers für den Flugbetrieb wird angesprochen. Aber auch dieses zeigt, daß es sich hier nicht mehr um eine Nachnutzung handelt, sondern um die Neueinrichtung eines Flugplatzes. Eine Nachnutzung schließt die bisherige Nutzung eines Towers zur Überwachung des Flugbetriebes mit ein. Denn ohne Tower kein Flugbetrieb. Und gerade ein mobiler Tower erhöht die Gefahr das FFH-Gebiet nachhaltig zu schädigen, da durch die Mobilität eine jederzeitige Verlagerung sehr leicht möglich ist. Dazu sind frühere An- und Abfahrtswege durch die inzwischen vorhandene Photovoltaikanlage auf dem westlichen Teil der früheren SLB abgeschnitten worden. Ein Ersatz ist nicht ausgewiesen. Die Zufahrt zum LSC erfolgte bisher nur über Feldwege, also landwirtschaftlich genutzte Wege. Ein unhaltbarer, inakzeptabler Zustand für einen geplanten gewerblichen Flugbetrieb.

Zusammengenommen ist nochmals festzustellen, daß es sich hier nicht um eine Nachnutzung handelt, da eben wesentliche bisherige Teile des Flugplatzes, wie das Vorfeld, der Tower, etc. nicht mehr genutzt werden, sondern alles neu zu errichten ist. Von einer Anschlußnutzung kann nicht ausgegangen werden. Es handelt sich um eine vollständige Neueinrichtung eines nicht not-

wendigen Flugplatzes. Deshalb ist er auch in der Landesraum- und Entwicklungsplanung nicht vorgesehen, sondern für die Bedürfnisse der Region wird dafür der bereits im Betrieb befindliche VLP Giebelstadt ausgewiesen.

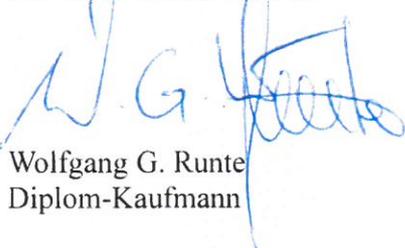
Der immer wieder angesprochene Luftsportclub (LSC) hat außerdem überhaupt keinerlei Altrechte auf eine Weiternutzung, da er vom Militär aus nur geduldet war, wie aus den Antragsunterlagen zu entnehmen ist. Weiterhin beweist der LSC seit ca. 5 Jahren, daß er auf einen Flugplatz in KT in keiner Weise angewiesen ist und seinen Flugbetrieb vollständig in Giebelstadt abwickeln kann. Auch das ist ein Beitrag für den besten Lärmschutz für die gesamte Stadt Kitzingen und die sie umgebenden Gemeinden. Immerhin stehen hier ca. 25.000 Einwohner gegen vielleicht 100 Nutzer eines neuen Flugplatzes. In Giebelstadt sind fast keine Menschen betroffen, da er außerhalb des Marktes Giebelstadt liegt und die An- und Abflugrouten weitgehend über Ackerlandflächen führen.

Auch stellt sich die Frage, inwieweit ein wirtschaftlich überflüssiger und damit sinnloser neuer Flugplatz, auch noch ausschließlich in einem europäischen Naturschutzgebiet (FFH-Gebiet) gelegen, mit seinen mannigfaltigen umwelt- und naturschädlichen Einflüssen, nicht bereits im Vorfeld die im Aufbau befindliche neue Marke einer „Stadt Kitzingen“ gerade für den Tourismus nachhaltig beeinflusst und schädigt. Auch aus diesem Grunde lehne ich als Bürger der Stadt Kitzingen die Errichtung eines Flugplatzes in Kitzingen ab.

Ich schlage der Stadt Kitzingen vor, die einer sehr, sehr kleinen Minderheit in Kitzingen zuge-dachten und im Haushalt ausgewiesenen 300.000,00 Euro Steuergeld dafür zu nutzen, einen umweltfreundlichen, barrierefreien Hauptbahnhof in Kitzingen herzustellen. Selbst dann, wenn eine Stadt Kitzingen es nicht für ihre Aufgabe hält, so ist das dennoch eine von der Stadt zu leistende Daseinsvorsorge für ein Vielzahl von Bürgern. Von einer Barrierefreiheit profitiert eine sehr, sehr große Anzahl von Bürgern. Das sind nicht nur Behinderte, sondern z.B. auch Bürger mit Kinderwagen, sperrigen und/oder schweren Gepäckstücken, welche die Bahn ab Kitzingen nutzen möchten. Und sei es nur, um zum internationalen Verkehrsflughafen nach Frankfurt oder Nürnberg zu reisen, die beide hervorragend mit der Bahn angebunden sind, um dort in ihren Urlaubs- oder Geschäftsreiseflieger umzusteigen. Dazu wird ein Flugplatz Kitzingen nie tauglich sein.

Dieses ist kein abschließendes Gutachten oder Stellungnahme zum Antrag der blumquadrat GmbH auf eine zivile Nachnutzung des ehemaligen militärischen Hubschrauberplatzes in Kitzingen. Weitere Einwände gegen eine Genehmigung und/oder Betrieb eines zivilen Flugplatzes auf der Gemarkung Kitzingen behalte ich mir vor. Ich bitte um eine Bestätigung des Eingangs des Widerspruchs, der Einwendungen,

Mit freundlichen Grüßen



Wolfgang G. Runte
Diplom-Kaufmann