

Ergänzungsvorlage zur Beschlussvorlage Nr. 179/22

1. Anlass der Ergänzungsvorlage und Inhaltsübersicht

Bereits im Frühjahr 2022 hatten sich der 1. Vorsitzende der Fliegergruppe Offenburg e.V. und Vertreter der Verwaltung zur heutigen und künftigen Nutzungsperspektive des Flugplatzes Offenburg ausgetauscht.

Nach Vorliegen der Beschlussvorlage Nr. 179/22 hat hierzu am 21.12.2022 ein erneutes Gespräch zwischen Vertreter*innen der Fliegergruppe Offenburg e.V. und der Verwaltung stattgefunden. Dort hat die Fliegergruppe einen eigenen Vorschlag für die künftige Entwicklung des Flugplatzes vorgelegt.

Nachfolgend wird ergänzend zur Beschlussvorlage Nr. 179/22 zum Vorschlag der Fliegergruppe berichtet und hierzu eine Bewertung seitens der Stadtverwaltung vorgenommen.

Eine zusammenfassende Bewertung und Empfehlung wird in Kapitel 4 auf Seite 7 der Ergänzungsvorlage vorgelegt.

2. Bewertung der künftigen Nutzungsperspektive des Flugplatzes aus Sicht der Fliegergruppe Offenburg

2.1 Bewertung der Entwicklungsvarianten gemäß Beschlussvorlage seitens der Fliegergruppe

In der Beschlussvorlage Nr. 179/22 werden drei unterschiedliche Entwicklungsvarianten erörtert:

- Variante 1: Erhalt des Flugplatzes mit heutiger Landebahnlänge
- Variante 2: Erhalt des Flugplatzes mit auf 700 m verkürzter Landebahn
- Variante 3: Aufgabe des Flugplatzes

Die Fliegergruppe Offenburg e.V. hat hierzu im Gespräch am 21.12.2022 wie folgt Stellung genommen:

Die Fliegergruppe hat Verständnis für die Erforderlichkeit der Ausweisung von Gewerbeflächen. Sie spricht sich aber für den Erhalt und gegen eine Aufgabe des Flugplatzes aus und sieht die Möglichkeit, auch bei einem vollständigen Erhalt des Flugplatzes in einem gewissen Umfang gewerbliche Nutzungen zu ermöglichen.

Die Fliegergruppe weist auch darauf hin, dass künftige Nutzungsanforderungen im Bereich der Luftfahrt, z.B. Lieferung mit Drohnen, noch nicht absehbar sind. Ein bestehender Flugplatz bietet hier aus Sicht der Fliegergruppe Zukunftspotentiale für künftige Entwicklungen.

2.1.1 Bewertung der Entwicklungsvarianten 2 (auf 700 m verkürzte Landebahn) und 3 (Aufgabe des Flugbetriebs) durch die Fliegergruppe

Die Fliegergruppe spricht sich für den Erhalt des Flugplatzes und gegen eine Aufgabe aus.

Eine Verkürzung der Landebahn auf 700 m Länge (Variante 2 gemäß Beschlussvorlage Nr. 179/22) sieht die Fliegergruppe im Hinblick auf ihre Belange als problematisch an.

Zwar wäre die für einen Flugbetrieb formal erforderliche Mindestlänge der Landebahn noch gegeben.

Für den Segelflugstart im Flugzeugschlepp ist eine über die Mindestlänge hinausgehende Landebahn erforderlich, da zwei Flugzeuge gemeinsam starten, verbunden durch ein ca. 40 m langes Seil.

Weiter ist für die Ausbildung von Jugendlichen eine deutlich längere Landebahn als 700 m erforderlich, um im Sinne optimaler Flugsicherheit über ausreichend Puffer zu verfügen.

Darüber hinaus ermöglicht die heutige lange Landebahn, so die Fliegergruppe, auch bei hierfür ungünstigen Windverhältnissen in Richtung Süden zu starten und aus Richtung Süden zu landen und so ein Überfliegen von Wohngebieten zu vermeiden. Bei einer verkürzten Landebahn wäre dies nicht mehr möglich. Es müsste dann stets gegen den Wind gestartet und gelandet werden. Je nach Windrichtung müsste somit auch in Richtung Norden gestartet und aus Richtung Norden gelandet werden und hierbei Wohngebiete überflogen werden. Alternativ müsste der Flugbetrieb bei entsprechenden Windverhältnissen ruhen.

Auch würden bei dieser Variante finanzielle Aufwendungen entstehen, insbesondere da die Flugzeughangars nach Süden verlegt werden bzw. dort neu errichtet werden müssten. Dies ist aus Sicht der Fliegergruppe wirtschaftlich aus Vereinsmitteln nicht machbar.

Dennoch ist die Variante 2 mit einer Verkürzung der Landebahn aus Sicht der Fliegergruppe gegenüber einer vollständigen Aufgabe des Flugplatzes zu präferieren.

2.1.2 Bewertung der Entwicklungsvariante 1 (Erhalt des Flugplatzes mit heutiger Landebahnlänge) und ergänzende Vorschläge der Fliegergruppe

Die Fliegergruppe spricht sich für einen Erhalt des Flugplatzes mit heutiger Landebahnlänge aus (Variante 1 gemäß Beschlussvorlage Nr. 179/22), da nur so wie bereits dargestellt alle Anforderungen der Fliegergruppe erfüllt werden können. Diese Variante sieht die Entwicklung von Gewerbeflächen nur nördlich des Flugplatzes und in Randbereichen neben der Landebahn vor.

Gegenüber der von der Stadtverwaltung vorgelegten Planskizze sieht die Fliegergruppe noch folgende Optimierungsmöglichkeiten (siehe Anlage 7 und 8, nachfolgend als Variante 4 bezeichnet):

1. Im Norden könnte die sogenannte Schwelle (frühstzulässiger Aufsetzpunkt bei Landungen) von der heutigen Position um 200 m weiter nach Süden versetzt werden.

So wären für gewerbliche Entwicklungen nördlich der Landebahn größere Bauhöhen zulässig als bei der heutigen Schwellenposition. Bei Landungen von Süden als üblicher Landerichtung könnte die Landebahn dennoch im vollen Umfang zum Ausrollen genutzt werden und ebenso bei Starts in Richtung Süden im vollen Umfang zum Anrollen. Bei Landungen aus Richtung Norden könnte die Landebahn nur noch verkürzt genutzt werden. Landungen aus Richtung Norden vermeidet die Fliegergruppe jedoch ohnehin, um keine Wohngebiete zu überfliegen.

2. Auf der Ostseite der Landebahn könnten Gewerbeflächen nördlich der JVA noch enger an die Landebahn heranrücken (ca. 1,8 ha Baufläche zusätzlich).

3. Auf die heute im Westen seitlich parallel zur Landebahn verlaufende Rollbahn (Taxiway) könnte verzichtet werden. So könnten auch auf der Westseite Gewerbeflächen seitlich noch enger an die Landebahn heranrücken (ca. 1,9 ha Baufläche zusätzlich gegenüber der Variante 1 gemäß Beschlussvorlage Nr. 179/22).

4. Auch auf einen Teil des Vorfelds auf der Westseite könnte verzichtet werden (ca. 0,2 ha Baufläche zusätzlich).

5. Weiter könnten die bestehenden Flugzeughangars überbaut werden, z.B. mit Bürogebäuden, in die die Hangarfunktion im Erdgeschoss integriert wird.

In der Summe könnten so insgesamt ca. 3,9 ha zusätzliche Baufläche geschaffen werden, sowie zusätzlich die Überbaumöglichkeit für die Hangars.

Im Vergleich mit den in der Beschlussvorlage Nr. 179/22 dargestellten Varianten stellt sich die Variante 4 der Fliegergruppe wie folgt dar:

	Entwick- lungs- potential in ha	Einschränkung durch Bauschutzbereich	Flugbetrieb	Genehmigung / Umbau Flugplatz
Variante 1 (Erhalt Flugplatz)	10,7	Einschränkung	Flugbetrieb möglich	nicht erforderlich
Variante 4 (Vorschlag Fliegergruppe)	14,6	Einschränkung	Flugbetrieb möglich	Genehmigung und kleine Anpassungen erforderlich
Variante 2 (Verkürzung Flugplatz)	16,7	Einschränkung	Flugbetrieb möglich	Genehmigung und größere Umbauten erforderlich
Variante 3 (Aufgabe Flugplatz)	36,1	keine Einschränkung	kein Flugbetrieb möglich	Genehmigung erforderlich, Umbau entfällt

2.2 Bewertung von Standortalternativen durch die Fliegergruppe

Möglichen Standortalternativen in der Region bewertet die Fliegergruppe wie folgt:

Der Sonderlandeplatz Kehl verfügt nur über eine relativ kurze Graslandebahn. Auf Grund der 1200-kg-Begrenzung ist dort ein Start mit einem 4-Sitzer nicht möglich. Zweifelhaft ist, ob dort eine ausreichende Kapazitätsreserve bestünde, um den Offenburger Flugbetrieb vollumfänglich zusätzlich aufzunehmen.

Der Flughafen Lahr ist für den Betrieb privater Motorflugzeuge geeignet. Problematisch für den Segelflugbetrieb sind der lange Weg von der Abstellposition bis zur Start- und Landebahn und die zu erwartende Behinderung des übrigen Flugbetriebs. Für die Jugendausbildung im Segelflug ist der Flughafen Lahr aus Sicht der Fliegergruppe nicht geeignet.

Zusammenfassend ist nach Bewertung durch die Fliegergruppe nicht zu erwarten, dass auf einem der anderen beiden anderen Landeplätze im Offenburger Raum der Flugbetrieb der Fliegergruppe gesamthaft im gleichen Umfang und mit dem gleichen Aktivitätsspektrum wie heute fortgeführt werden kann.

3. Bewertung durch die Verwaltung

3.1 Allgemeine Rahmenbedingungen

In Offenburg sind nahezu keine baureifen Gewerbeflächen mehr verfügbar. Es besteht daher die Notwendigkeit, weitere Flächen auszuweisen, um sowohl ortsansässigen erweiterungswilligen Gewerbebetrieben wie auch ansiedlungswilligen Unternehmen mit interessantem Profil Gewerbeflächen zur Verfügung stellen zu können.

Erfahrungsgemäß werden von Unternehmen unterschiedliche Grundstücksgrößen und für die jeweiligen Anforderungen optimierte Grundstückszuschnitte nachgefragt. Auch besteht oft die Anforderung, Gebäude mit größerer Höhe zu errichten, was auch unter dem Gesichtspunkt eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sinnvoll ist.

Die Gewerbeflächenpotentialstudie für Offenburg hat ergeben, dass die Flächen im Bereich des Flugplatzes für die Entwicklung von Gewerbeflächen am besten geeignet sind. Vorteilhaft ist hier insbesondere auch die Eigentumssituation.

3.2 Bewertung der von der Fliegergruppe entwickelten Variante 4

Die von der Fliegergruppe entwickelte Variante 4 ermöglicht gegenüber der Variante 1 gemäß Beschlussvorlage zusätzliche Baumöglichkeiten in einer Größenordnung von ca. 3,9 ha und mildert die Bauhöhenbeschränkungen auf einem Teil der Flächen ab. Das Gesamtflächenpotential für eine gewerbliche Entwicklung erhöht sich auf 14,6 ha (siehe auch Anlage 9).

Zur Umsetzung der Variante wären eine luftverkehrsrechtliche Genehmigung erforderlich. Ein abschließendes Prüfergebnis der zuständigen Fachbehörde liegt hierzu noch nicht vor. Weiter wären kleinere Anpassungsarbeiten auf dem Flugplatz (z.B. Ummarkierung der Schwelle) erforderlich. Es wäre kein grundsätzlicher Umbau (z.B. Neubau von Hangars) erforderlich.

Allerdings bestehen bei der Variante 4 der Fliegergruppe auch die nachfolgend erläuterten Nachteile bzw. Einschränkungen.

Einschränkungen durch Bauhöhenbeschränkungen

Bei einem Erhalt des Flugplatzes bestehen erhebliche Bauhöhenbeschränkungen insbesondere seitlich, aber auch nördlich der Landebahn.

Gemäß den „Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb“ sind bei einem Flugplatz der niedrigsten Kategorie folgende Beschränkungen vorzusehen:

Ein Bereich von jeweils 30 m beiderseits der Start- und Landebahn und von jeweils 30 m an beiden Enden der Start- und Landebahn ist von Hindernissen ganz freizuhalten (sogenannter Streifen).

Weiter ist eine Übergangsfläche von Hindernissen oberhalb einer bestimmten Höhe freizuhalten.

Die Übergangsfläche ist seitlich der Landebahn in einem Abstand von 30 m beginnend mit einer Neigung von 1:5 vorzusehen, an beiden Enden der Landebahn in einem Abstand von 30 m von der sogenannten Schwelle beginnend mit einer Neigung von 1:20.

Eine Neigung von 1:5 bedeutet, dass nach 5 m ein Hindernis mit einer Höhe von 1 m zulässig ist. Eine Neigung von 1:20 bedeutet, dass nach 20 m ein Hindernis mit einer Höhe von 1 m zulässig ist.

Im Überblick ergeben sich somit bei der Variante 4 mindestens folgende Bauhöhenbeschränkungen (siehe auch Plandarstellung in Anlage 10):

Seitlich der Start- und Landebahn:

Abstand zur Landebahnmitte	30 m	35 m	40 m	55 m	80 m	105 m	130 m	155 m
Zulässige Bauhöhe	0 m	1 m	2 m	5 m	10 m	15 m	20 m	25 m

Nördlich der Start- und Landebahn:

Abstand zur Schwelle	30 m	50 m	70 m	130 m	230 m	330 m	430 m	530 m
Zulässige Bauhöhe	0 m	1 m	2 m	5 m	10 m	15 m	20 m	25 m

Die zulässige Bauhöhe bezieht sich hier auf die Hindernisfreiheit, also nicht auf die reine Gebäudehöhe, sondern auf die Höhe einschließlich eventueller Dachaufbauten, Solaranlagen, Masten oder Antennen. Gerade im Gewerbebau sind häufig Dachaufbauten erforderlich, und die Dachnutzung durch Photovoltaik ist nicht nur sehr wünschenswert, sondern mittlerweile auch durch das Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg vorgeschrieben. Die tatsächlich realisierbare Gebäudehöhe liegt daher im Regelfall unter den genannten Höhen.

Wie oben schon angesprochen, tragen Unternehmen immer öfter das Anliegen an die Stadtverwaltung heran, Gebäude mit größerer Höhe errichten zu können. Oft werden dabei mittlerweile Gebäudehöhen von 20 m und mehr vorgesehen, um z.B. Hochregallager errichten zu können. Dies ist unter dem Gesichtspunkt eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden grundsätzlich auch sinnvoll und zu befürworten, wenn eine gute städtebauliche und landschaftliche Einbindung möglich ist. Diesem Anliegen könnte bei einem Erhalt des Flugplatzes nur eingeschränkt Rechnung getragen werden.

Einschränkungen bei Flächenzuschnitt und Flächengröße

Erfahrungsgemäß legen Unternehmen bei der Einrichtung eines neuen Betriebsstandorts Wert darauf, dass das Betriebsgrundstück im Hinblick auf Größe und Zuschnitt sehr genau an betriebliche Anforderungen angepasst ist, um allen funktionalen Anforderungen gerecht zu werden und einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen. In der Regel werden rechteckig geschnittene Grundstücke bevorzugt.

In der Variante 4 bestehen hierzu folgende Nachteile:

Die möglichen Flächen von insgesamt 14,6 ha sind nicht zusammenhängend angeordnet, sondern liegen verteilt an verschiedenen Orten neben der Landebahn (siehe Anlage 9). Es bestünden daher erhebliche Einschränkungen, Flächen im Hinblick auf Größe und Zuschnitt variabel anbieten zu können.

Nordöstlich der Landebahn wäre zwar eine zusammenhängende Fläche von 10,5 ha vorhanden. Auf Grund des Zuschnitts könnten jedoch maximal zwei etwa 5 ha große Betriebsgrundstücke angeboten werden, die nicht ideal geschnitten und mit Bauhöhenbeschränkungen versehen wären. Auf erheblichen Teilen der Grundstücke wären nur weniger als 20 m Bauhöhe möglich. An der schmalsten Stelle wäre maximal eine Grundstückstiefe von 120 m möglich.

Seitlich der Landebahn wäre die Grundstückstiefe auf maximal 100 m beschränkt, wobei dort auf rund 2/3 der Fläche nur eine Bauhöhe von weniger als 20 m möglich wäre, nahe an der Landebahn auch nur unter 10 m.

Zum Vergleich: Die großen Unternehmen im Gewerbegebiet Elgersweier verfügen über Betriebsgrundstücke mit einer Größe von 10 bis 15 ha und über Grundstückstiefen von 210 bis 320 m. Mehrere Unternehmen mittlerer Größe verfügen dort über Betriebsgrundstücke mit einer Größe von 4 bis 7 ha, die weitgehend bebaut sind und nicht mehr über perspektivische Erweiterungsmöglichkeiten verfügen. Bei einer Betriebsverlagerung legen Unternehmen in der Regel Wert auf ausreichende Erweiterungsmöglichkeiten für die

Zukunft, so dass eine Beschränkung auf maximal 5 ha große Betriebsgrundstücke mit Bauhöhenbeschränkungen im Wettbewerb sehr nachteilig wäre.

Umfang des Flächenpotentials

Bei einem Erhalt des Flugplatzes und der Landebahn in voller Länge bestünde, unter Berücksichtigung der oben dargestellten Vorschläge der Fliegergruppe Offenburg e.V. wie beispielsweise dem Verzicht auf den Taxiway und vorbehaltlich der entsprechenden luftverkehrsrechtlichen Genehmigung, ein Gewerbeflächenpotential von ca. 14,6 ha.

Um diese Fläche in eine Relation zu setzen: Das flächengrößte im Gewerbegebiet Elgersweier ansässige Unternehmen verfügt allein schon über ein 15 ha großes Betriebsgrundstück.

Das genannte Flächenpotential von 14,6 ha wäre darüber hinaus auf verschiedene Teilflächen verteilt und mit erheblichen Beschränkungen beim Zuschnitt und bei Gebäudehöhen versehen.

Es ist daher als zu klein zu bewerten, um nachhaltig über einen gewissen Zeitraum flexibel Gewerbeflächen bereitstellen zu können und z.B. ortsansässigen Unternehmen, die über einen Standortwechsel nachdenken, ein auf die betrieblichen Belange zugeschnittenes Angebot machen zu können.

4. Fazit und Gesamtbewertung

Die von der Fliegergruppe vorgeschlagene Variante 4 (Anlagen 7-10) bietet zwar gewisse Optimierungen gegenüber der Variante 1 gemäß Beschlussvorlage Nr. 179/22.

Sie bietet dennoch keine ausreichende Flächenkulisse, um substantiell Gewerbeflächen für die künftige gewerbliche Entwicklung in Offenburg anbieten zu können.

Hierfür sind folgende Gründe maßgeblich: Es bestehen zu starke Einschränkungen, Flächen im Hinblick auf Größe und Zuschnitt variabel anbieten zu können, zumal Einschränkungen durch Bauhöhenbeschränkungen bestehen. Das bei einem Erhalt des Flugplatzes verbleibende Flächenpotential ist zu gering, um nachhaltig über einen gewissen Zeitraum Gewerbeflächen bereitstellen zu können.

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass auch lange in Offenburg ansässige Unternehmen, wenn einmal ein Suchlauf für einen neuen Standort gestartet ist, sehr kurzfristig ein präzise auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Flächenangebot erwarten und andernfalls eine Entscheidung für einen Standort in einer anderen Gemeinde treffen können.

Um die Wirtschaftskraft Offenburgs dauerhaft zu erhalten und zu fördern, besteht daher die Notwendigkeit, stets über eine ausreichende Flächenkulisse zu verfügen, um passende Angebote machen zu können.

Die Gewerbeflächenpotentialstudie für Offenburg hat wie schon dargestellt ergeben, dass die Flächen im Bereich des Flugplatzes hierfür am besten geeignet sind. Vorteilhaft ist hier insbesondere auch die Eigentumssituation.

Beim Flugsport handelt es sich um eine attraktive Freizeitbetätigung, die aber nur durch einen begrenzten Personenkreis ausgeübt wird und in Offenburg in großem Umfang stadtnahe knappe Fläche beansprucht. Mit den Landeplätzen in Kehl und in bei Ettenheim in Altdorf-Wallburg bestehen grundsätzlich Alternativen für den Segelflugsport in der Umgebung.

Für mögliche Zukunftsentwicklungen wie z.B. die Warenlieferung mit Drohnen kann ein Startplatz bei Bedarf auch innerhalb eines Gewerbegebiets integriert werden. Gleiches gilt für einen Hubschrauberlandeplatz. Für diese Nutzungen ist kein Flugplatz mit einer Landebahn mit einer Länge von 1150 m erforderlich.

Für einen umfassenden gewerblichen Flugverkehr bei jedem Wetter und zu jeder Tageszeit ist der Flugplatz Offenburg nicht geeignet, da er nur Starts und Landungen im Sichtflug ermöglicht und nicht über eine Landebahnbeleuchtung oder ein Instrumentenlandesystem verfügt. Sichere Landungen bei Dunkelheit oder schlechter Witterung sind damit nicht möglich. Auch führen die Anflugwege im Norden über Wohngebiete, so dass umfassender gewerblicher Flugverkehr mit Flugzeugen zu einer erheblichen Belastung für die Anwohnerschaft führen würde.

Gewerblicher Flugverkehr kann dagegen sehr gut über den Flughafen Lahr abgewickelt werden, der in nur rund 15 km Straßenentfernung (11 km Luftlinienentfernung) vom Flugplatz Offenburg liegt.

Eine künftige gewerbliche Nutzung des Flugplatzareals führt zur Überbauung bisheriger Freiflächen und damit zu einem Eingriff in die natürliche Umwelt. Dies ist bei der Entwicklung von Gewerbeflächen stets nicht völlig zu vermeiden. Ziel muss jedoch sein, Grünstrukturen im Bereich des Gewerbegebiets und in seinem Umfeld nach Möglichkeit zu erhalten und weiterzuentwickeln, die ökologische Vernetzung zu bewahren und auszubauen, die ökologischen Potentiale (Feld und Wiesen, Wald, Seen) auch für die gewerbliche Entwicklung zu nutzen (Arbeiten nahe an der Natur) und ein gut durchgrüntes und ökologisch hochwertiges Gewerbegebiet zu schaffen und so Eingriffe auszugleichen.

Aus den genannten Gründen ist an der Empfehlung festzuhalten, den Betrieb des Sonderlandeplatzes nicht weiter zu führen und dort gesamthaft eine gewerbliche Entwicklung unter Berücksichtigung ökologischer Belange und einer guten Einbindung in die Umgebung zu ermöglichen.

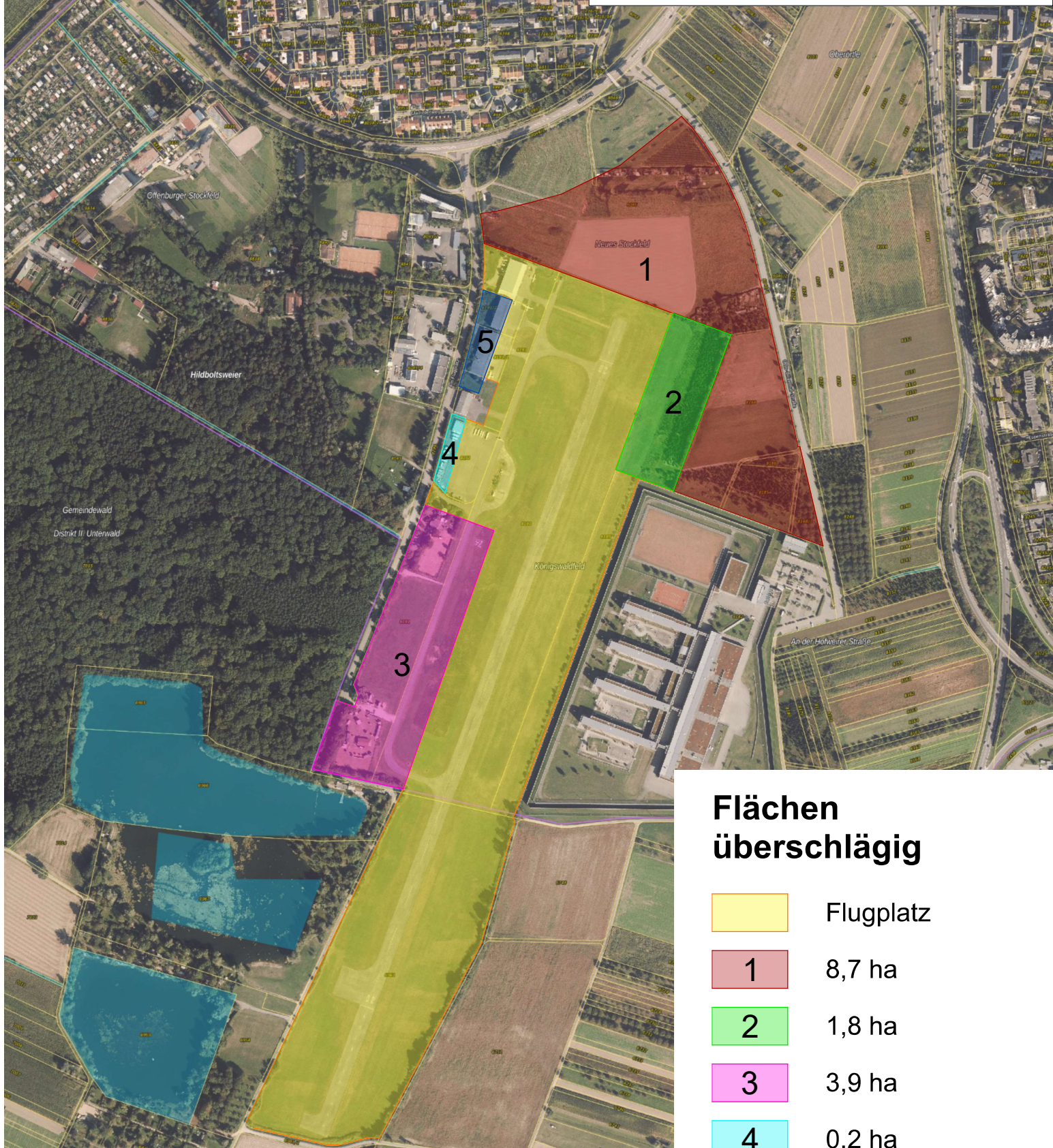
Zusätzliche Anlagen (ergänzend zur Beschlussvorlage Nr. 179/22):

7. Vorschlag der Fliegergruppe Offenburg zur Gewerbeflächenentwicklung am Flugplatz („Variante 4“)

8. Flächenvergleich Variante 4 gegenüber Variante 1 gemäß Beschlussvorlage Nr. 179/22.

9. Insgesamt entwickelbare Gewerbeflächen bei der Variante 4.

10. Bauhöhenbeschränkungen bei der Variante 4.



Flächen überschlägig

	Flugplatz
	8,7 ha
	1,8 ha
	3,9 ha
	0,2 ha
	0,4 ha

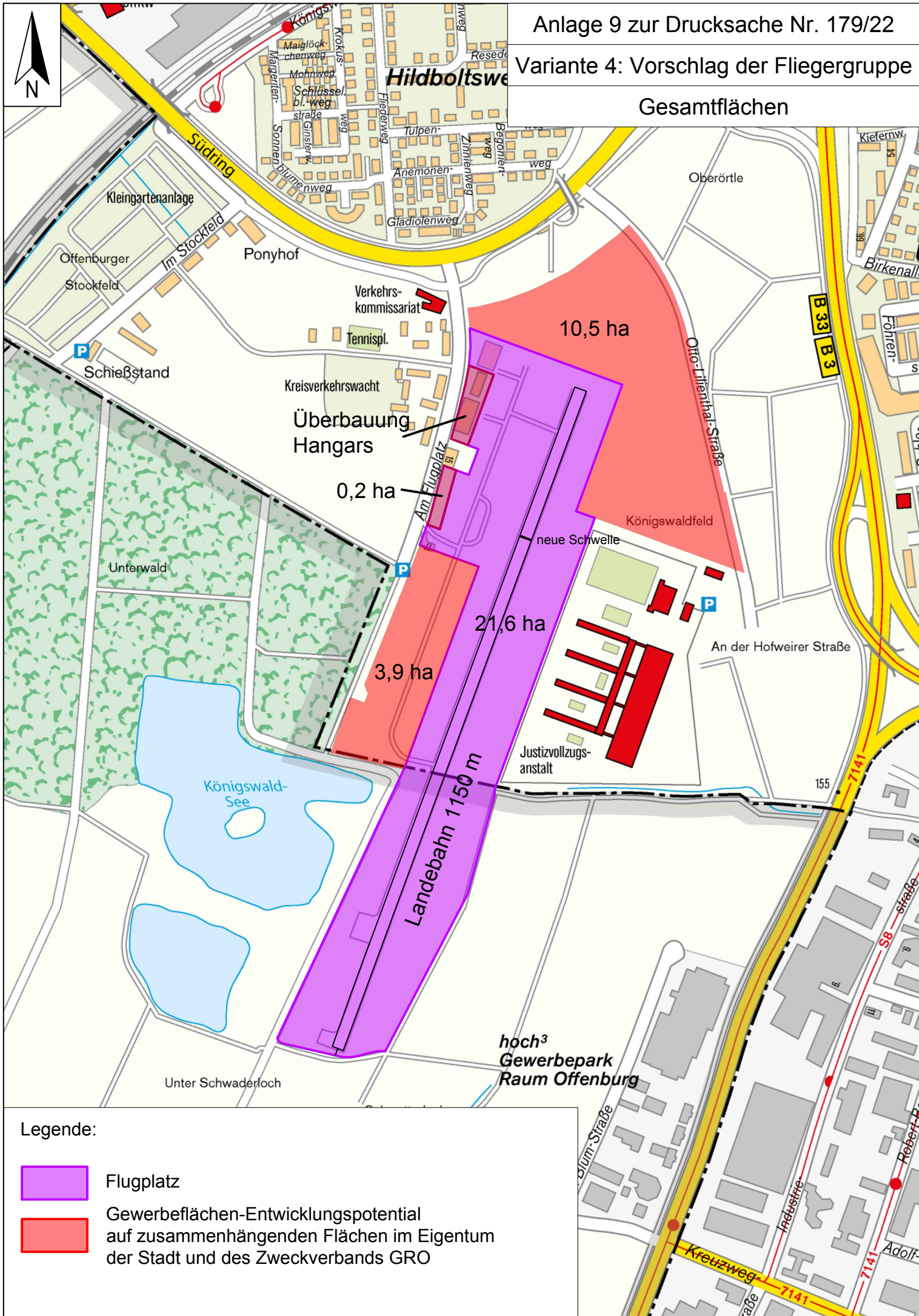
Vorschlag:

Nutzung der Fläche 1 sehr kurzfristig möglich, durch ein Versetzen der Schwelle (Aufsetzpunkt) um 200m nach Süden kann eine deutlich höhere Bebauung realisiert werden. Die Genehmigung dafür könnte durch die Landesluftfahrtbehörde innerhalb weniger Wochen realisiert werden.

Parallel dazu könnte die Entwidmung der Flächen 2,3 und 4 beantragt werden, da dieses Verfahren bis zu einem Jahr dauern kann. Danach stünden diese Flächen ebenfalls für eine gewerbliche Entwicklung bereit. Hier könnten dann auch sehr komfortable Gebäudehöhen bis ca. 26 Meter Höhe (ganz im Westen) realisiert werden. Auf Höhe des Rollweges sind es immerhin noch 12 Meter.

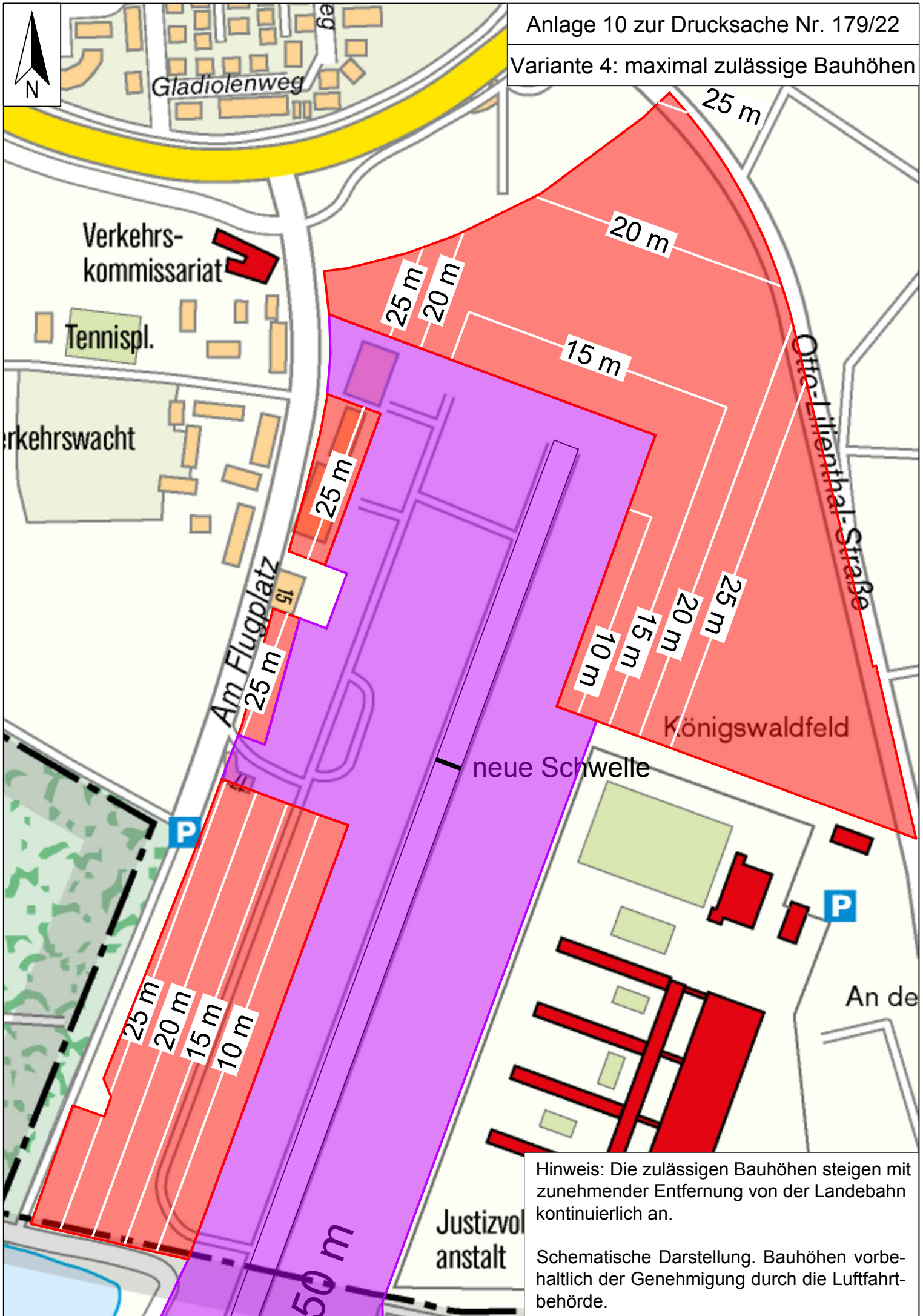


Gesamtflächen



Legende:

- Flugplatz
- Gewerbeflächen-Entwicklungspotential auf zusammenhängenden Flächen im Eigentum der Stadt und des Zweckverbands GRO



Hinweis: Die zulässigen Bauhöhen steigen mit zunehmender Entfernung von der Landebahn kontinuierlich an.

Schematische Darstellung. Bauhöhen vorbehaltlich der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde.