

### ENTWÄSSERUNGS-AUSBAU IM ZUGE DER ERSTELLUNG EINES FRACHTZENTRUMS AM FLUGHAFEN NÜRNBERG.

von GÖNTHER UNBRHAUN, Nürnberg.

Zusammenfassung: Im Rahmen einer Baumaßnahme war in der Randzone des Flughafens Nürnberg die Verlegung eines grabenartigen Gewässers erforderlich. Bei der Ausformung des Gewässerbettes sowie bei dessen landschaftlicher Einbindung waren Gesichtspunkte des Vogelschlages zu beachten, denen von baulicher Seite auch weitgehend entsprochen werden konnte. Diese Baumaßnahme bietet ein gutes Beispiel dafür, wie durch die Zusammenarbeit aller Beteiligten im Interesse der Flugsicherheit geplant und ausgeführt werden kann.

Summary: In the course of construction of a cargo center on the Nuernberg Airport the removal of a ditch near to the airport has been necessary. The construction of the ditch-bed and the landscape-renaturation had to consider the birdstrike aspect in accordance with the corresponding authority. This construction is a very good example for the cooperation of different experts considering flight safety problems.

---

Für den steigenden Frachtumschlag am Flughafen Nürnberg wurde für das Jahr 1986 ein Frachtzentrum östlich der Flughafenstraße geplant. Für dieses "Cargo Center Nürnberg", war die Verlegung eines Teiles des Landgrabens im Jahr 1985 erforderlich. Da im gleichen Jahr wegen der besseren Anbindung des Centers an die Flughafenstraße ein Verkehrskreisel gebaut wurde, mußte in diesem Bereich der verlegte Graben verrohrt werden. Im Baugesuch war die Grabentrasse als gerade Verbindung zwischen zwei Punkten vorgesehen, der Graben mit Sohlschalen und im unteren Bereich mit Bruchsteinpflaster befestigt.

Auf Einspruch des Umweltschutzamtes wurde diese Art der Ausführung verworfen. Da sich gelegentlich im Nahbereich des Flughafens Wasservögel (Enten und Möwen) zeigten, wurde die Forderung erhoben, daß der neue Grabenabschnitt möglichst unattraktiv für Vögel sein sollte, ohne eine gute

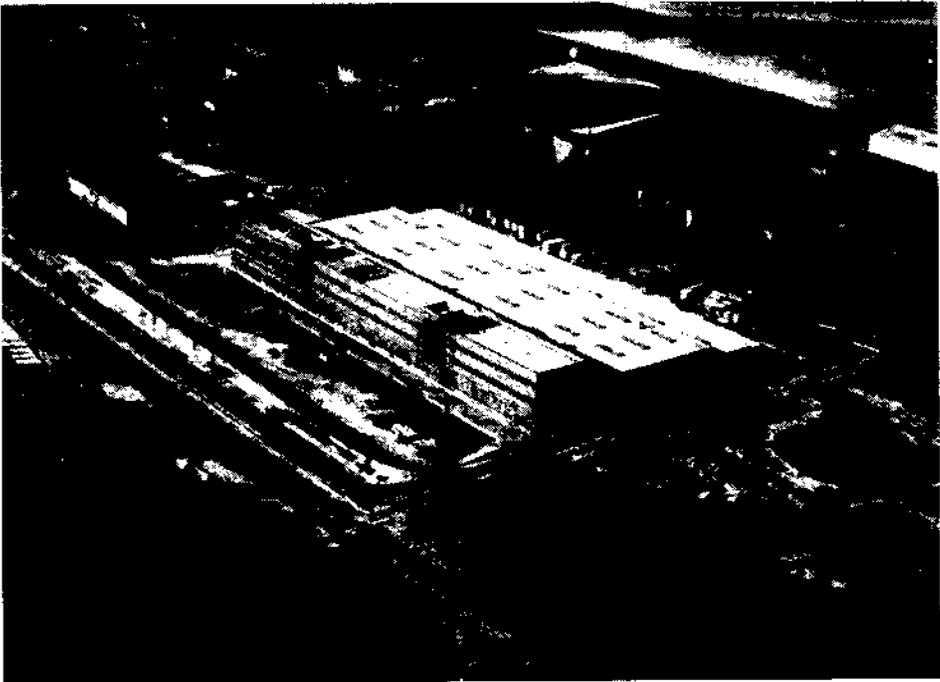
landschaftliche Einbindung zu gefährden. Auf Vorschlag des Umweltschutzausschusses wurde ein Landschaftsarchitekt mit der Planung beauftragt und der Graben unter Berücksichtigung möglicher Probleme mit Wasservögeln als mäandrierende flache Grabenmulde, mit Grobschotter befestigt, in einem etwa 12.0 bis 18.0 m breiten Hochwasserbett vorgeschlagen und auch genehmigt. Weiterhin wurde ein Rad-/Gehweg am Südrand des Hochwasserbettes neu geschaffen. Diese Grabenform zwang zum Schlagen einer relativ breiten Schneise durch einen bestehenden Fichtenbestand, die weit breiter war als ehemals vorgesehen. Dieser Mehreinschlag durch eine Monokultur wurde teilweise kompensiert durch eine Bepflanzung mit Laubgehölzen an den Rändern des Fichtenbestandes und im Hochwasserbett beiderseits der Grabenmulde. Für die Erdarbeiten wurde dann der Humus mit einer Gesamtdicke von ca. 0.40 bis 0.80 cm beiseitegesetzt, der darunter anstehende Sand abtransportiert und auf dem Planum der Parkflächen des späteren Frachtzentrums eingebaut. Dieser Transport konnte nur über einen Erddamm erfolgen, welcher parallel zum fortschreitenden Humusabtrag geschüttet wurde und welcher später für den Rad-/Fußweg als Unterbau diente. Anschließend wurden das Humus-Letten-Gemisch ca. 0.50 cm tiefer im Bereich des Hochwasserbettes als gleichmäßige Schicht wieder eingebaut, die Grabenmulde mit der Bagger-schaufel eingedrückt und der Grobschotter entsprechend dem Baufortschritt eingebracht.

Die vorgenannten Arbeiten erfolgten, solange der Landgraben noch in seinem alten Bett floß, sozusagen im Trockenem, soweit man das leicht sumpfige Gelände, in welches noch ein Seitengraben mündete, so bezeichnen konnte. Eine gewisse Wasserhaltung ergab sich allerdings durch den Bau des Sandfangs vor einer Rohrleitung. Nach dem Durchstich am Oberlauf des neuen Grabens zum alten Bachbett wurde das Hochwasserbett angesät und mit Laubgehölzen bepflanzt, wobei auch Gesichtspunkte der Vogelschlagverhütung Berücksichtigung fanden. Auf die Unattraktivität der Gehölze - weitgehender Verzicht auf Beerenträger - wurde dabei besonders geachtet. Oberhalb des neuen Grabenabschnittes ist von der Stadt Nürnberg ein Regenrückhaltebecken geplant, dessen Ablauf direkt in den neuen Graben mündet; diese Planung, auf die nicht verzichtet werden konnte, erfolgte hinsichtlich der Ausformung unter Beteiligung des DAVVL. Falls sich später ergeben sollte, daß sich trotz entsprechender Ausgestaltung hier verstärkt Wasservögel niederlassen, müßte an die bauseitige Einbringung einer Überspannung gedacht werden. Der so geschaffene Biotop fand allgemeine Anerkennung und wird sich auch land-

schaftlich nach entsprechender Entwicklung der Laubgehölze gut einpassen. Ein weiteres Kleinbiotop entwickelte sich zwischenzeitlich in dem stillgelegten Teil des alten Landgrabens östlich des Frachtzentrums; in dieses wird das Regenwasser der Dachflächen zur Versickerung eingeleitet, während das Regenwasser der Umgriffflächen über einen Benzinabscheider direkt in den neuen Landwehrgraben abfließt.

Anschrift des Verfassers:

Günther Unbehaun  
Veldener Str. 3  
8500 Nürnberg 30



Frachtgebäude; im Vordergrund Entwässerungsbett. Foto: Flughafen Nürnberg.