

Entwurf

REGIERUNG VON MITTELFRANKEN

Der Regierungspräsident

Promenade 27 · 91522 Ansbach · Telefon 0981 53-1200 · Telefax 0981 53-1787
E-Mail: thomas.bauer@reg-mfr.bayern.de

I. Herrn
Michael Stoschek
Max-Brose-Straße 1
96450 Coburg

11.08.2016

**Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene;
Ihr Scheiben vom 01.08.2016**

Sehr geehrter Herr Stoschek,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 01.08.2016, in dem Sie im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für den Neubau eines Verkehrslandeplatzes bei Coburg-Meeder verschiedene Punkte ansprechen. Ich möchte gerne die Gelegenheit nutzen, den Sachverhalt zu erläutern:

Durch eine richtlinienkonforme Herstellung der Flugbetriebsflächen im Jahr 2011 war es erst möglich, den zum 31.12.2010 von der Deutschen Flugsicherung GmbH eingestellten Instrumentenflugbetrieb auf dem Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene wieder aufzunehmen. Bis zu diesem Zeitpunkt waren weder Sicherheitsstreifen in voller Länge noch die sog. Runway End Safety Area (RESA) oder Anflugbefeuerung vorhanden. Der Platz ist damit seit 2011 nicht nur für die ortsansässigen oder für speziell eingewiesene Piloten wieder nach Instrumentenflugregeln befliegbar, sondern uneingeschränkt für alle Luftfahrzeuge, die im Rahmen ihrer Flugleistungsdaten am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene starten und landen können. Einer speziellen Ausnahmegenehmigung durch das Luftamt Nordbayern bedarf es hierzu nicht. Das Luftamt Nordbayern hat vielmehr den örtlich ansässigen Firmen, die Luftfahrzeuge am Platz stationiert haben – unabhängig von Sichtflug-/Instrumentenflugbetrieb – im Rahmen einer Außenstarterlaubnis die Mitbenutzung des vor dem jeweiligen Bahnanfang liegenden Streifens und der RESA für den Start gestattet. Insofern stehen für den Start 782 m an Stelle von 632 m Länge zur Verfügung. Diese Außenstarterlaubnisse sind derzeit zwar jeweils nur befristet, auf Antrag könnten sie jedoch auch unbefristet erteilt werden. Ein derartiger Antrag wurde bisher nicht gestellt.

Seit der richtlinienkonformen Herstellung der Flugbetriebsflächen sind Unfälle, wie von Ihnen erwähnt, beim Luftamt Nordbayern nicht bekannt. Bei der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung ist für den Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene lediglich für das Jahr 2006 eine Publikation über einen Landeunfall mit einer Piper PA 60 (Unfallbericht vom Oktober 2006, 3X268-0/00) zu finden. Hierbei gab der Pilot an, nach einer Richtungskorrektur keine Bremswirkung mehr gehabt zu haben. Der Unfall aus dem Jahr 2014 mit 3 Todesopfern ereignete sich nicht am Flugplatz direkt, sondern im Bereich der für diesen Platz richtlinienkonformen horizontalen Übergangsfläche und hatte nichts mit den Flugbetriebsflächen zu tun. Weitere Zwischenfälle wurden weder durch den Platzhalter noch durch andere Personen gemeldet.

...

Eine Beanstandung der Sicherheit am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene durch das Luftamt Nordbayern ist zu keinem Zeitpunkt erfolgt. Der Platz verfügt zwischenzeitlich über richtlinienkonforme Flugbetriebsflächen. Lediglich die für Instrumentenflugbetrieb notwendige Anflugbefeuerung mit einer Länge von 150 m entspricht nicht den Vorgaben, die durch die Richtlinien gefordert werden und bedarf deshalb der bis 2019 befristeten Ausnahmegenehmigung.

Wie Sie richtiger Weise schreiben, fand ein Raumordnungsverfahren zur Untersuchung von 4 Standorten für den Ausbau bzw. Neubau eines Verkehrslandeplatzes im Raum Coburg statt. Alle Standortvarianten entsprachen dabei einer Reihe von Erfordernissen der Raumordnung. Das Raumordnungsverfahren endete mit der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberfranken vom 14.08.2007. Diese stellt auf Seite 10 der Beurteilung klar: „Da das ROV nicht die Funktion einer behördlichen Standortsuche hat, fand eine vergleichende Bewertung unter den einzelnen Planungsalternativen nicht statt, vielmehr ist dort jede Variante gesondert und für sich betrachtet auf ihre Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung untersucht worden.“

Im Rahmen des Presseartikels der Neuen Presse vom 29.07.2016 waren im Vorfeld der Berichterstattung Fragen an die Regierung von Mittelfranken gestellt worden, die der Pressesprecher korrekt beantwortet hat. Unter anderem wurde thematisiert, ob der Platz bei Realisierung der Anflugbefeuerung richtlinienkonform sei und auch nach 2019 noch im Instrumentenflugbetrieb befliegen werden könne. Dies wurde bejaht, da eine Ausnahme lediglich noch für die verkürzte Anflugbefeuerung besteht. Die Ausnahme ist nicht mehr notwendig, sobald die Anflugbefeuerung auf 420 m Länge erweitert wird. Dass dies umsetzbar ist, ergibt sich aus den Antragsunterlagen der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg für das Planfeststellungsverfahren selbst ab Seite 381. Laut Aussage des Gutachters ist dies aufwändig aber technisch möglich, auch wenn die Einsatzmöglichkeiten der Flugzeuge unabhängig davon beschränkt bleiben. Die Kosten hierfür werden in den Antragsunterlagen mit bis zu 1 Mio Euro angegeben. Ich bitte insofern um Verständnis, dass Presseanfragen, ob der bestehende Verkehrslandeplatz richtlinienkonform herstellbar ist, auch korrekt und entsprechend der aktuellen Rechtslage zu beantworten sind. Eine Richtlinienkonformität hat nichts mit der Tatsache zu tun, dass der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene möglicherweise im Bereich des Werksverkehrs oder Geschäftsreiseverkehrs nur eingeschränkt befliegen werden kann. Wie bei allen anderen Flugplätzen auch stellen die zur Verfügung stehende Pistenlänge in Verbindung mit den Performancedaten der eingesetzten Luftfahrzeuge sowie deren Beladung und dem Wetter die limitierenden Faktoren dar. Selbst am Flughafen Nürnberg kann beispielsweise eine voll beladene Boeing 747 nicht starten, obwohl der Flughafen für diese Art von Luftfahrzeugen uneingeschränkt zugelassen ist. Vergleichbar – natürlich in wesentlich kleinerem Rahmen - stellt sich die Situation für den Werksverkehr am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene dar. Es gehört insofern zur Aufgabe des verantwortlichen Piloten zu entscheiden, ob ein sicherer Start unter Berücksichtigung der vorgenannten Faktoren möglich ist.

Wie dem von Ihnen beigelegten Presseartikel zu entnehmen ist, sind Sie über die „sinnlose Diskussion“ im Zusammenhang mit dem Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene verärgert. Gerade die Möglichkeit einer richtlinienkonformen Herstellung der Anflugbefeuerung und der damit verbundenen Weiterführung des bisherigen IFR-Flugbetriebes über das Jahr 2019 hinaus wird bei einer Abwägung im Hinblick auf eine Planrechtfertigung für den Bau des beantragten neuen Platzes zu berücksichtigen sein. Selbst bei eventuell notwendigen naturschutzrechtlichen Ausnahmen für das Natura-2000-Gebiet beim Goldbergsee müsste geprüft werden, ob es sich beim Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene nicht möglicherweise um eine zumutbare Alternative handelt. Insofern spielt die Möglichkeit, den bestehenden Verkehrslandeplatz richtlinienkonform herzustellen, selbstverständlich auch für das Planfeststellungsverfahren eine Rolle.

Das Luftamt Nordbayern ist als neutrale Planfeststellungsbehörde an die Grundsätze eines rechtsstaatlichen Verwaltungshandelns gebunden. Dazu gehört es, auch im Hinblick auf mögliche spätere Verwaltungsgerichtsverfahren, alle Anstrengungen zu unternehmen, ein ordnungsgemäßes Verfahren durchzuführen. Dies ist gegenüber allen Beteiligten zu gewährleisten. Neben dem bspw. gesetzlich verbrieften Recht auf Akteneinsichtnahme durch Beteiligte gehört dazu auch, alle Stellungnahmen, Einwendungen etc. umfassend zu prüfen. Sofern sich hierbei Unklarheiten ergeben sollten oder Ergänzungen bzw. weitere Ausführungen nötig sind, gehört es auch zur Aufgabe des Luftamtes Nordbayern als Planfeststellungsbehörde, den Antragsteller darüber zu informieren und ggfs. weitere Unterlagen anzufordern. Dies ist im vorliegenden Fall umfassend und insbesondere auch zeitnah erfolgt. Verzögerungen im Verfahren sind nachweislich nicht auf ein Handeln oder Unterlassen des Luftamtes Nordbayern zurückzuführen. So sind derzeit beispielsweise naturschutzrechtliche Probleme noch nicht gelöst. Entsprechend liegt auch noch keine abschließende Stellungnahme der Regierung von Oberfranken als Höhere Naturschutzbehörde vor. Darüber hinaus sind für Mitte August weitere Ergänzungen der vom Antragsteller erst 2016 nachgereichten Aeronautical Study angekündigt, die durch die vom Gutachter vorgeschlagenen Risikominderungsmaßnahmen eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung notwendig macht.

Abschließend kann ich Ihnen noch mitteilen, dass Kontakte der Mitarbeiter des Luftamtes Nordbayern mit Einwendern ausschließlich in einem für Verfahren dieser Größenordnung üblichen Rahmen stattfanden, bspw. wie oben bereits erwähnt bei der Gewährung von Akteneinsicht. Eine Behinderung des Verfahrens oder eine Zusammenarbeit mit Flugplatzgegnern konnte ich im Rahmen meiner Nachfragen nicht erkennen.

Ich kann Ihnen versichern, dass das Luftamt Nordbayern bei seiner Entscheidung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens alle relevanten Belange prüfen und berücksichtigen wird.

Mit freundlichen Grüßen

Ba 11.8.

Dr. Thomas Bauer
Regierungspräsident

W. Tsch 10.8.16

M. W 10.08.16

G. Pöj 10.8.16

Stark 11.08.16

II. ~~W.V. 25.41~~

Z.A.

Pöj 16.8.16

Vers.W

11. Aug. 2016