

Die Chronologie

11.07.01 Regierung von Mittelfranken, Zulassung der Brandensteinebene für Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln.

Einrichtung eines „Luftraumes F“. Auf eine Anflugbefeuerung kann zunächst für einen Übergangszeitraum von 2 Jahren verzichtet werden.

JUNI 2002 Ausbaustudie der Firma Airplan.

Ausbau der Startbahn auf 1.050 m möglich. Kosten ca. 7,5 Mio. Der Ausbau wurde auch aus sicherheitsrelevanten Aspekten als sinnvoll erachtet.

29.7.03 Regierung von Mittelfranken, Verlängerung der Ausnahmegewilligung.

Die 2-jährige Befristung wird bis 31.12.2007 verlängert. Für eine weitere Verlängerung wäre ein Antrag zu stellen.

27.4.07 Regierung von Oberfranken schließt Raumordnungsverfahren ab.

Der Bau eines Verkehrslandeplatzes (VLP) an den Standorten **Coburg-Brandensteinebene**, Bieberbach, Gossenberg und Neida entspricht unter bestimmten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.

28.7.07 Landrat Haßberg bietet VLP Haßfurt an.

Der Platz könnte auf 1.300 m verlängert und für Instrumentenflug ausgerüstet werden. Coburg und die Firmen lehnen ab.

5.9.07 Regierung von Mittelfranken.

Verlängerung der Ausnahmegewilligung bis 31.12.2010, keine weiteren Auflagen.

Herbst 07 Stadt Coburg beschließt weiteres Gutachten in Auftrag zu geben.

Landrat Zeitler ist für Ausbau der Brandensteinebene.

11.03.08 M. Busch wird Landrat. Mit mir gibt's keinen VLP im Landkreis.

12.3.08 Das Planungsbüro CDM bestätigt die Ausbaumöglichkeiten auf 1.100 bzw. 1.200 m.

Geschätzte Kosten von 10 bzw. 25 Mio. €.

14.3.08 OB Kastner bestätigt zwar die Ausbaumöglichkeiten.

Befürwortet aber die Alternative im Landkreis mit 1.800 m Länge. Kosten ca. 30 Mio.

09.09 Der Regierung von Mittelfranken lag kein Antrag für die Verlängerung der Genehmigung vor.

09.11.09 Bundesministerium für Verkehr ... an das Bayerische Staatsministerium.

Einer weiteren Verlängerung der Ausnahmegewilligung kann nicht zugestimmt werden. Sie fordert Coburg auf, einen richtlinienkonformen Zustand des VLP Coburg herzustellen.

Zitat: „die Herstellung der richtlinienkonformen Streifen hätte durch die Zurückverlegung der Schwellen und eine Aufständigung der Anflugbefeuerung erreicht werden können“.

Weder Aero-Club noch die Stadt Coburg unternehmen etwas in diese Richtung.

28.12.09 Regierung von Mittelfranken: Die Brandensteinebene ist bestandkräftig und unbefristet für den Luftverkehr im Sichtflug genehmigt. Ab 2011 entfällt aber der Instrumentenflugverkehr.

1.1.2010 Regierung von Mittelfranken

Da kein Antrag zur Verlängerung der IVR vorlag, läuft diese zum Jahresende aus. Die Herstellung der richtlinienkonformen Streifenbreite hätte durch ein Zurückverlegen Schwellen erreicht werden können. Ebenso könnte der richtlinienkonforme Zustand bezüglich der Anflugbefeuerung durch entsprechende Aufständigung der Anflugfeuer erreicht werden. Weiter Auflagen wurden nicht erteilt.

22.4.2010 Stadt Coburg. Beschluss zur Beantragung eines Planfeststellungsverfahrens.

Die Begründungen für den Nichtausbau der Brandensteinebene und zum Planfeststellungsverfahren stehen im krassen Gegensatz zu den Aussagen des Bundesministeriums für Verkehr. So ist z.B. die Aussage, dass in Coburg stationierte Luftfahrzeuge bereits jetzt eine Startbahnlänge von 1.200 bis 1.500 m Länge benötigten, ist falsch. Die Landebahn in Coburg war damals 830 m lang. Startbahnlängen für Coburger Flugzeuge: geht von 590 bis 765 m. Nur die Cessna 525A benötigt max. 940m, diese Maschine flog ohne Probleme seit 10 Jahren von Coburg aus.

Es werden 4 Gutachten aus den Jahren 2004, 2005, 2007 und 2008 zitiert, bei der in keiner Variante Richtlinienkonformität erreicht werden kann. Die Empfehlungen des Bundesverkehrsministeriums werden als nicht genehmigungsfähig eingeschätzt.

22.4.2010 Stadtrat Coburg entscheidet, ein Planfeststellungsverfahren Meeder/Neida einzuleiten.

18.5.2010 Der Kreistag Coburg schließt sich der Meinung des Stadtrates Coburg an.

Er beschließt, ohne Kenntnis von Kosten oder Planungszahlen, mit klarer Mehrheit das Planfeststellungsverfahren für einen VPL bei Meeder.

5.1.2011 Regierung von Mittelfranken. Ab Januar 2011 ist kein Instrumentenflug mehr möglich.

Statt wie vom Bundesverkehrsministerium empfohlen, die Schwellen zurückzusetzen und die Anflugbefeuerung aufzuständern, um die IFR-Genehmigung zu verlängern, reduziert Coburg die Startbahnlänge und schränkt somit die Verkehrstüchtigkeit des Platzes „bewusst“ ein.

26.8.2011 Regierung von Mittelfranken. Plangenehmigungsbescheid zur Reduzierung der Startbahn.

Start- und Landebahn wird auf 635 m reduziert, die Anflugbefeuerung von 150 m auf einer Seite installiert. Die Ausnahmegenehmigung wird bis zum 31.12.19 erteilt. Wird der neue Platz nicht gebaut, endet mit 31.12.2019 die Möglichkeit, auf der Brandensteinebene im Instrumentenflug zu fliegen. Der Sichtflug bleibt bestehen.

09.12.2013 Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg (PGVC). Die Bohrarbeiten am Verkehrslandeplatz Neida beginnen.

2013/2014 Die PGVC schreibt den Verkehrslandeplatz aus.

Die Planungsgesellschaft schreibt im Amtsblatt der Europäischen Union den Bau eines Landesplatzes bei Neida für Flugzeugtypen der Klasse S.5.1 aus. Mit einer Startbahn von 1.500 m. (+ 860 m Anflugbefeuerung). Die Startbahn ist länger als die in Hof-Plauen.

21.02.2014 EU –Brüssel Regionalflughäfen müssen innerhalb von zehn Jahren auf eigenen Beinen stehen. Steuergelder für den Betrieb sind dann tabu.