

Gedanken der Bürgerinitiative Bad Rodach zu den Diskussionen um den Verkehrslandeplatz Brandensteinsebene.

Die Befürworter und die Gegner des geplanten Verkehrslandeplatzes (VLP) in Neida stehen sich unversöhnlich gegenüber. Sie vertreten aber auch unterschiedliche Ziele.

Die Befürworter wollen einen Flugplatz für den gewerblichen Verkehr (Charterverkehr). Das ist vergleichbar mit den Plätzen in Hof oder Kassel-Calden.

Die Gegner favorisieren den möglichen Ausbau der Brandensteinsebene (BE) für den Werksverkehr. Das ist Flugverkehr von Firmen mit eigenen Flugzeugen. So wie er seit Jahren praktiziert wird.

Die Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg beantragt im Planfeststellungsverfahren (PFV), auf Seite 0069 einen regionalen Flugplatz für gewerblichen Flugverkehr. Die luftrechtlichen Vorschriften sehen für diese Plätze natürlich höhere Sicherheitsbestimmungen und längere Landebahnen vor. Das kann auf der BE nur bedingt erfüllt werden.

Die größte in Coburg stationierte Maschine, die King Air B 200, benötigt für den Start im Werkverkehr bei maximalem Abfluggewicht eine Strecke von 786 m (PFV, Luftverkehrsprognose Seite 0315). Diese könnte durch eine Verlängerung der BE von 180 m durchaus erreicht werden. Die Piste ist heute bereits 920 m asphaltiert! Für gewerbliche Charterflüge wären dagegen ca. 1.050 m Startbahn vorzusehen.

Ist der Bedarf für einen Charterflugplatz, der mit 30 Mio. € Bausumme angegeben wurde, überhaupt gerechtfertigt? Die Flugbewegungen im Werkverkehr der Unternehmen liegen um 800 Flüge pro Jahr (PFV, Seite 0071). Pro Tag und Firma ist das im Durchschnitt ein einziger Flug.

Die CDM (das ausführende Planungsbüro) begründet den Neubau u.a. mit der Aussage, dass der Werks- und Geschäftsverkehr das am stärksten betroffenen Aufkommensegment auf der BE wäre. (PFV Seite 0070). Das ist nun nachweislich falsch. Das größte Aufkommensegment auf der BE sind die privaten Flüge, die jährlich bei ca. 14.000 liegen. Nur ca. 5 % entfallen auf den Werkverkehr.

Ein Hauptargument im PFV ist der geforderte Instrumentenflug (IFR). Zitat: „der Luftverkehr in dieser Flugart und mit den beschriebenen Flugzeuggruppen in hohem Maße vom IFR abhängig“ (PFV Seite 0071). Dieses Verfahren wird bei schlechten Sichtbedingungen für den Anflug genutzt. Trotz dieser Hilfe ist es aber nur erlaubt zu landen, wenn der Pilot Sichtkontakt zur Landebahn hat. Bei Nebel und sehr tief hängenden Wolken kann auch dann nicht gelandet werden.

Im Gutachten „Flugklimatologie“ im PFV Seite 0091 wird folgendes dargestellt. Zitat: „Schlechtwettertage mit Sichtweiten unter 200 m treten im langjährigen Mittel in etwa 0,7 % aller Stunden im Jahr auf. Das entspricht absolut etwa 60 Stunden.

Bei 794 Werkverkehrsflügen sind 0,7 % statistisch gesehen nur 5,5 Flüge pro Jahr. Ob das ein hohes Maß an Abhängigkeit im Flugverkehr ist, können Sie selbst entscheiden. Nur zum nachdenken: „der Flugplatz Egelsbach bei Frankfurt mit ca. 70.000 Werkflügen pro Jahr hat kein IFR-Verfahren“.

Gerhard Wolf

