

Der „richtlinienkonforme“ Flugplatz Neida.

Die diversen Berichterstattungen zum Thema Flugplatz sind doch langsam nervig. Die Befürworter sollen den Menschen endlich die Wahrheit sagen und nichts mehr „zweideutig“ auslegen. Richtlinienkonforme Flugplätze gibt es sowohl für Werksverkehr als auch für Charterverkehr.

Wenn im Coburger Land ein Charterflughafen gebaut werden soll, dann sollen die Befürworter auch dazu stehen und es sagen. Notwendig ist dazu eine ca. 1.500 m Startbahn und zwei mal 420 m Anflugbefeuerung. Das geht natürlich auf der Brandensteinsebene nicht. Dann haben wir einen „Regionalfugplatz wie Hof Plauen, wie Kassel-Calden“, oder einen so defizitären wie Memmingen. Die Liste der „Millionengräber“ ist lang.

Wir Bürger wollen wissen, wo die Steuergelder des Landkreises hinfließen, wen und was der Landkreis subventionieren müsste. Sie sollen die Namen der Gesellschaft(en) die von Neida aus fliegen wollen nennen. Fluggesellschaft(en), die diesen Flugplatz wirtschaftlich betreiben können, bevor wir 30 oder 35 Mio. € nur für den Bau ausgeben.

Die Befürworter des Flugplatzes weisen auf Wahrheit und Offenheit hin. Sie sollen doch so offen sein und bitte die Bedarfszahlen veröffentlichen, die die Gesellschaft für das Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt hat. Wir wollen wissen, wer wie oft fliegen will. Diese Zahlen sind bisher nur von Ihnen „geschätzt“ und sollen erst nach Veröffentlichung des Planfeststellungsverfahrens bekannt gegeben werden. Wohlwissend, dass diese dann nicht mehr Bestand der Prüfungen sind. Das ist für mich alles andere als Offenheit. Auf der Internetseite der PGVC findet man eine interessante Antwort auf die Frage des Bedarfs. Bitte mal nachlesen.

Die Befürworter sollen auch beachten, dass es in 10 Jahren von der EU keine Subventionen mehr für „kleine Regionalflyer“ gibt. Eröffnung des Flugplatzes Neida und Einstellung von Zuschüssen könnten evtl. im gleichen Jahr zusammenfallen.

Wenn aber Unternehmen Werkflüge -mit eigenen Maschinen für sich selbst- durchführen sollen, dann ist die Brandensteinsebene dafür richtlinienkonform ausbaufähig. Und das wissen alle Verantwortlichen. Das hat nicht nur das Bundesverkehrsministerium, das Luftamt Nordbayern, die Airplan GmbH und die CDM in mehreren Gutachten bestätigt. Auch im Raumordnungsverfahren vom 27.4.2007 der Regierung von Oberfranken wurde das so beschrieben. Selbst OB Kastner musste das einräumen. (Presse v. 14.3.08). Die Ausbaumöglichkeit auf 1.200 m war ihm aber mit über 20 Mio. € zu teuer, er plädiert für die „bessere“ Lösung von ca. 30 Mio. im Landkreis. Das fanden erstaunlicherweise auch einige Kreistagsmitglieder. Das ist Fakt, es wird aber immer wieder zerredet.

Ich verstehe sowieso nicht, warum die Verantwortlichen in Coburg die Abstufung der Brandensteinsebene durch die Verkürzung der Startbahn (nur Markierungen, die physische Länge blieb gleich) im Jahr 2011 vorgenommen haben. Dadurch wurde der Instrumentenflug massiv eingeschränkt. IHK-Präsident Herdan sprach in der Presse von 10 Mio. € Mehrkosten für die Unternehmen. (wer es glaubt). Die Firma Brose reagierte empört. Ich finde das war gegenüber den Wirtschaftsunternehmen äußerst fahrlässig. Deswegen musste der Jet von Brose nach Bamberg verlegt werden. Weder das Luftamt Nordbayern noch die Bundesverkehrsamt haben gefordert, dass die Brandensteinsebene von Code 2 auf Code 1 abgestuft werden sollte.

Sie spielen alle mit dem Feuer. Es ist doch nicht gewährleistet, dass der Flugplatz in Neida bis 2019 steht. In 2020 geht nämlich auf der Brandensteinsebene die Lichter der Anflugbefeuerung aus. Der Sportflugverkehr geht weiter. Aber der Werkflugverkehr im Instrumentenflug wird noch mehr eingeschränkt. Das werden die Verantwortlichen erklären müssen.

Die Unternehmen starten dann evtl. von Hassfurt (1.043 m Startbahn), Bayreuth (1.083 m Startbahn) oder Bamberg 1.290 m (aber ohne Anflugbefehrerung) aus. Dort kann man mit den Flugzeugen, so wie sie heute in Coburg stationiert sind, starten und landen. **Eine solche Startbahn ist auf der Brandensteinebene richtlinienkonform einzurichten.** Dazu gab es mindestens 5 Gutachten. Die wurden aber ignoriert und abgelehnt.

Wenn man schon von Unterstützung der heimischen Wirtschaft spricht, dann sollte man doch mindestens den regelkonformen Flugbetrieb, wie er bis 2010 bestand, gewährleisten. Fahrlässig war ja auch, dass die bestehenden Genehmigungen vom Aero-Club Coburg 2 mal nicht fristgerecht eingereicht wurde. Der Instrumentenflug wurde am 18.9.2010 vom Bundesverkehrsministerium abgelehnt, u.a. weil: , Zitat: „...da kein Antrag vorlag“.

Gerhard Wolf,

Bürgerinitiative Bad Rodach: „Kein Flugplatz zwischen Neida und Wiesenfeld“.