

Bürgerinitiative „Kein Verkehrslandeplatz zwischen Neida und Wiesenfeld“

Steinfelder Str. 18
96476 Bad Rodach
Tel. 09564 1686
ge_wf@yahoo.de

Bürgerinitiative Bad Rodach, Steinfelder Str. 18, 96476 Bad Rodach

Verteiler:

Stadträte Coburg, Kreisräte Coburger Land, alle Fraktionen der Landkreisgemeinden,
Presse und Medien, Bay. Innenministerium, Luftamt Nordbayern.

Bad Rodach, 16.9.2014

Betr. : Verkehrslandeplatz Neida-Wiesenfeld

Sehr geehrte

der Neubau eines Flugplatzes im Landkreis Coburg beschäftigt seit etwa 2005 die gesamte Region. Die gegründeten Bürgerinitiativen übergaben bei Beginn des Verfahrens rd. 16.000 Unterschriften gegen dieses Vorhaben.

Bereits 2002 wurde darüber nachgedacht, den bestehenden Verkehrslandeplatz Brandensteinebene Coburg auszubauen. Die Ergebnisse waren positiv. Ein Ausbau ist möglich. Diese Aussagen wurden 2004, 2005 und 2007 bestätigt.

Der Verkehrslandeplatz ist für den Werksverkehr der heimischen Unternehmen geeignet. Und das ist auch die Position der Bürgerinitiativen. Wir sind für einen Ausbau der Brandensteinebene und gegen den Neubau eines wirtschaftlich fragwürdigen Flugplatzes zwischen Neida und Wiesenfeld.

Trotzdem gingen die Planungen der Befürworter in Richtung eines neuen Verkehrslandesplatzes, der mit der geplanten Startbahnlänge weit über die Forderungen des Werkverkehrs hinausgeht und einen Charterflugbetrieb **ermöglichen soll**.

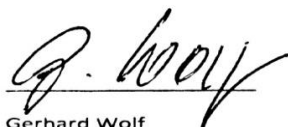
Das wollen die Bürgerinitiativen verhindern.

Die Stadt Coburg und der Kreistag Coburger Land hatten 2010 für die Eröffnung eines Planfeststellungsverfahrens zum Neubau im Landkreis gestimmt. Zu diesem Zeitpunkt waren möglicherweise nicht alle Verantwortlichen in Stadt- und Landkreis über die Gegebenheiten ausreichend informiert.

Die Stadt und der Landkreis Coburg erwarten in Kürze die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau des Verkehrslandeplatzes Neida-Wiesenfeld.

Die Bürgerinitiative Bad Rodach wendet sich mit diesem Appell an alle politischen Entscheidungsträger in Stadt- und Landkreis Coburg, dieses Vorhaben zu verhindern.

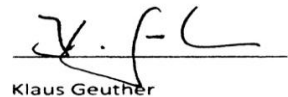
Beiliegende Argumentationen haben wir an alle Mitglieder des Kreistages, des Stadtrates Coburg, an alle Fraktionen in den Gemeinden des Landkreises, die Presse, an Medien und an beteiligte Behörden in Bayern versandt.



Gerhard Wolf



Thomas Meister



Klaus Geuther

Mit freundlichen Grüßen
Anlage

Offener Brief der Bürgerinitiative „Kein Verkehrslandeplatz zwischen Neida und Wiesenfeld“

Bad Rodach, 16-Sep-14

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir erwarten in Kürze die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau des Verkehrslandeplatzes zwischen Neida und Wiesenfeld.

Die Bürgerinitiative Bad Rodach möchte sich mit diesem Schreiben an alle politischen Entscheidungsträger in Stadt und Landkreis Coburg wenden, um dieses Vorhaben zu verhindern. Wir geben Ihnen hiermit 3 Stellungnahmen gegen das Projekt zur Kenntnis.

1. Zweifel am Bedarf 2. Zweifel an der Wirtschaftlichkeit 3. Zweifel am Anspruch

1. Zweifel am Bedarf. Von den Befürwortern des VLP wird behauptet, dass die Brandensteinsebene nicht richtlinienkonform für den Geschäftsflugverkehr nutzbar ist. Die stationierten Flugzeuge benötigten Start- u. Landebahnlängen von **1.200 bis 1.500 m**. Mit diesen Argumenten wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Diese Behauptung ist aber nachweislich falsch!

Dazu sollte man wissen, dass man zwei Arten des Geschäftsflugverkehrs unterscheidet:

- a) Werkflug: Firmeneigene Flugzeuge für das eigene Unternehmen.
- b) Charterflug: Charterfirmen fliegen gewerblich, im Auftrag, gegen Bezahlung.

Im **Werkflugverkehr** können alle in Coburg stationierten Maschinen von der Brandensteinsebene aus fliegen. Die max. Startstrecke des größten Fliegers, der „B 200 GT9“, liegt unter 800 m. Die Reichweite dieser Flugzeuge sind ca. 2.500 – 3.000 km. Selbst die Grenzen Europas sind damit erreichbar.

Für den gewerblichen **Charterflugverkehr** gibt es verschärfte Vorschriften. Die Startbahn sollte ca. 40 % länger sein. Das wäre in Coburg bei einem Ausbau aber auch möglich.

Wir unterstützen selbstverständlich die Forderungen unserer heimischen Wirtschaft, einen Flugplatz bereitzustellen, der für Geschäftsflüge im Werkverkehr geeignet ist. Das ist auf der Brandensteinsebene der Fall. Ein Gutachten einer renommierten Planungsfirma von 2002 bestätigte die Ausbaumöglichkeit von **1.100 bis 1.200 m**. Geschätzte Kosten der Variante 1.100 m damals um **8 Mio. €**.

Weitere Gutachten von 2004, 2005 und 2007 kamen zum gleichen Ergebnis. Selbst der damalige OB Norbert Kastner bestätigte diese Möglichkeiten. Der Aufwand sprengte für ihn jedoch jede Vorstellungskraft (NP 13.3.08). Er favorisierte trotzdem den Neubau im Landkreis, der damals schon mit 30 bis 35 Mio. € veranschlagt wurde.

Wir stellen die Frage, ob Stadt und Landkreis einen Flugplatz für den gewerblichen Verkehr bereitstellen muss?

Unsere Antwort ist NEIN!

Die Zahlen der Flugbewegungen der Brandensteinsebene in 2013. (Stat.Bundesamt). Von den ca. 15.000 Flugbewegungen waren **717 Werks-** und **73 Charterflüge** (insges. 5 %). Der überwiegende Teil, **95 %** waren **Privatflüge** (kleine Motor- und Segelflugzeuge usw.).

Kann eine derart hohe finanzielle Beteiligung und Unterstützung von überwiegend Privatflügen im Sinne der Stadt und des Landkreises sein. **Auch darauf ist unser Antwort NEIN!**

Zu 2. Die Wirtschaftlichkeit. Die Brandensteinsebene wird von der Stadt Coburg jährlich mit **ca. 200 T€** subventioniert. Bei einem Neubau mit geschätzten **30 - 35 Mio. €** für Bau und laufende Betriebskosten werden jährliche Ausgaben von ca. **1,5 – 2,0 Mio. €** erwartet. Soll das die Allgemeinheit zahlen? **Auch dazu von uns ein NEIN.**

Die gleichen Argumente zur nachhaltigen Entwicklung von Wirtschaftsstandorten führten zum Bau der Flugplätze in **Hof-Plauen** und **Kassel-Calden**. Die Ergebnisse sind bekannt. Beide Flughäfen sind pleite.

Brandaktuell ist die Situation in Bayreuth. In der Stadt gibt es Bestrebungen, den Flugplatz mit einer **1.083 m** Startbahn auf einen Sonderverkehrsplatz zurückzustufen. Das ist ein niedrigerer Status als in Coburg. In Bayreuth ist **Charterflugverkehr** möglich. Der Platz ist unwirtschaftlich, trotz eines höheren Flugaufkommens als in Coburg.

Zu 3. Zweifel am Anspruch. Von den Befürwortern und der IHK werden Ansprüche aus dem Landesentwicklungsprogramm abgeleitet, die so nicht haltbar sind.

Die Forderung von Wirtschaft und IHK zu Coburg lautet, dass die Region einen richtlinienkonformen Verkehrslandeplatz benötige. Die in Bezug genommenen Richtlinien, **die meist verschwiegen werden**, sind Teil des Rechtssystems.

Die Frage sollte damit weiter gefasst sein und lauten, wird mit dem beabsichtigten Neubau auch ein rechtskonformer Verkehrslandeplatz entstehen? **Um die Antwort vorwegzunehmen – NEIN!**

Die IHK betont, dass ein richtlinienkonformer Verkehrslandeplatz in der heutigen Zeit eine „zwingend notwendige Infrastrukturmaßnahme“ (vgl. z.B. IHK zu Coburg, Unsere Wirtschaft, 1 – 2/2014, S. 8) darstelle.

Vorweg bemerkt soll der Wirtschaft im Coburger Raum nicht die Möglichkeit abgesprochen werden, einen Verkehrslandeplatz zu nutzen.

Tatsache aber ist: **wir haben einen**, nämlich die Brandensteinebene, der noch dazu **Bestandsschutz** genießt. Es ist nun mal ein eherner Grundsatz in einem Rechtsstaat, dass der Staat einmal gewährte Rechte nicht so ohne weiteres wieder einziehen kann. Wenn z.B. ein Häusle-Bauer aufgrund einer Baugenehmigung ein zum Zeitpunkt der Errichtung zulässiges Vorhaben errichtet hat, so können spätere Gesetzesänderungen nicht zu dessen Unzulässigkeit führen. Nicht anders verhält es sich mit anderen Vorhaben wie einem Flugplatz; dieser Bestandsschutz dient der Rechtssicherheit – vor allem von Betreibern, die hierin investiert haben

Folgerichtig schreibt das als Verordnung der Bayerischen Staatsregierung erlassene Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.09.2013 unter Punkt 4.5.5 als Grundsatz:

„Die regionalen Luftverkehrsanschlüsse für die Allgemeine Luftfahrt sollen in ihrem Bestand gesichert und **bedarfsgerecht** ausgebaut werden.“ Das LEP ergänzt diese Aussage in der Begründung hierzu, die die regionalen Schwerpunktlandeplätze wie z.B. Coburg (Region 4 = Region Oberfranken-West) betrifft:

„Diese **sollen daher, soweit die flugsicherungsmäßigen und sonstigen Voraussetzungen geschaffen werden können**, für den Instrumentenanflug unter Einbindung in einen entsprechenden Luftraum ausgestattet sein.“ Weiter heißt es dann: „Die **Festlegung weiterer Flugplätze soll unter Berücksichtigung des Verkehrsbedarfs geprüft werden.**“

Das LEP erkennt daher nicht nur den Bestandsschutz an, es **fordert darüber hinaus eine Ausstattung mit Instrumentenanflug nur dann**, wenn „**die flugsicherungsmäßigen und sonstigen Voraussetzungen geschaffen werden können**“! Lässt sich diese Ausstattung nicht bewerkstelligen, wie IHK und Wirtschaft erklären, **so wird sie durch das LEP auch nicht gefordert.**

Die Aussage der IHK in ihrem Argumentationspapier „Sicherung der Flugverkehrsinfrastruktur im Wirtschaftsraum Coburg“ vom November 2013 (Seite 1 Absatz 5), wonach „**die Notwendigkeit eines Verkehrslandeplatzes für die Region Coburg im Landesentwicklungsprogramm und im Regionalplan Oberfranken-West verbindlich festgeschrieben sei, ist damit nachweislich falsch.**

Die Notwendigkeit ist eben nicht „verbindlich“ festgeschrieben – **und schon gar nicht für die „Region Coburg“, die es im LEP gar nicht gibt.**

Nun mag Instrumentenanflug sicherlich sinnvoll und wünschenswert sein – aber ist er auch notwendig?

Aufschluss hierüber können die Zahlen zu den Flugbewegungen geben. Nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes (Fachserie 8, Reihe 6.2, Seiten 454, 455, 464, 481, 482 und 555) gab es **2012** im gewerblichen Flugverkehr 73 Starts auf Strecke und im Werkflugverkehr 719 Starts auf Strecke; von den letztgenannten waren es 504 in der Gewichtsklasse 2 – 5,7 t, also von den Maschinen, denen der neue Verkehrslandeplatz hauptsächlich dienen soll.

Bundesweit geschätzt entfallen **nur 3 – 5 %** der Flüge im Luftraum F, also dem Luftraum für **Instrumentenanflug-Unterstützung**, durch schlechte Sicht.

Nimmt man die 73 Starts im gewerblichen Flugverkehr und die 504 des Werkluftverkehrs in der betreffenden Gewichtsklasse zusammen, so sind das 577 Flüge, von denen dann 3 – 5 % wegen schlechter Sicht entfielen. In Zahlen ausgedrückt sind dies zwischen 17 und 29 Flügen pro Jahr! Auch wenn man den gewerblichen und den

Werksflugverkehr insgesamt für das **Jahr 2012** betrachtet, wären bei 5 % schlechter Sicht **maximal 40 Flüge pro Jahr ausgefallen**. Von den dann insgesamt 792 Flügen konnten also jedenfalls 752 stattfinden, eben 95 %!

Wenn nur in maximal 5 % der Flüge Instrumentenanflug erforderlich ist, kann dies die Notwendigkeit begründen, 30 Mio. € allein für einen Neubau auszugeben? Von einer notwendigen Infrastrukturmaßnahme sollte man doch erwarten können, dass eine Verbesserung zur bisherigen Situation nicht nur in der Größe von maximal 5 % liegen sollte. Die Baukosten stehen wohl ohne Frage in einem groben Missverhältnis hierzu.

Aber auch ein weiterer Grund dürfte dem Vorhaben entgegenstehen. Von einer notwendigen Infrastrukturmaßnahme sollte man erwarten können, dass diese **im Allgemeinnutz** steht. Trifft dies auf den geplanten Verkehrslandeplatz zu? **Die Antwort lautet vorweggenommen auch hier - NEIN!**

Sicherlich stehen Arbeitsplätze im Allgemeinnutz; dieses Argument wird ja immer als erstes ins Feld geführt. Die Wirtschaft schafft Arbeitsplätze – ohne Zweifel. Wirtschaft ist auf Gewinn ausgerichtet – auch das geht in Ordnung! Aber wenn die Wirtschaft Gewinn auch ohne Arbeitsplätze erzielen könnte, würde sie dies tun. Wenn nämlich in Firmen rationalisiert wird, werden zuerst immer Arbeitsplätze gestrichen, da der Kostenfaktor Mensch offenbar der teuerste ist.

Lassen wir in diesem Zusammenhang mal die maximale Verbesserung der Situation von nur 5 % aufgrund des Instrumentenanflugs beiseite.

Das Streben nach Neubau und Betrieb eines Verkehrslandeplatzes ist also in erster Linie das Streben nach Gewinn – und wenn bestehende Arbeitsplätze erhalten werden können oder neue geschaffen werden müssen, dann werden sie erhalten oder sie entstehen neu. **Es sei nochmals betont, dass dieses Gewinnstreben nicht verwerflich und von uns auch überhaupt nicht kritisiert wird!**

Aber der Verkehrslandeplatz dient eben nicht in erster Linie der Schaffung oder Erhaltung von Arbeitsplätzen, **sondern der Wettbewerbsfähigkeit** von Firmen, die dann mittelbar Auswirkungen auf Arbeitsplätze hat.

Der Allgemeinnutz ist allenfalls mittelbar, aber nicht unmittelbar gegeben; unmittelbar liegt allenfalls Privatnutz, nämlich wirtschaftliche Interessen, vor.

Bekanntermaßen ist für die Umsetzung des Vorhabens ein Planfeststellungsverfahren mit seiner sog. Konzentrationswirkung erforderlich, da es in die regionalen und überregionalen Planungen eingepasst werden muss. Es hat auch selbst Auswirkungen auf andere Planungen wie etwa Straßenbau oder Trassenführung für Stromleitungen.

Die Planung für ein raumbedeutsames Vorhaben wie den Verkehrslandeplatz wird vorgelegt und die zuständige Behörde prüft und stellt bei Beachtung aller Rechtsvorschriften sowie nach Abwägung aller privaten wie auch öffentlichen Belange gegen- und untereinander den Plan fest, erteilt also quasi die Baugenehmigung. Diese Genehmigung umfasst vorliegend alle anderen gegebenenfalls erforderlichen Genehmigungen, da mit dieser einen Entscheidung alle betroffenen Rechtsgebiete abgehandelt werden, die Entscheidung also nur bei einer einzigen Behörde konzentriert gefällt wird.

Planfeststellung ist nun traditionell eine Zulassungsform für öffentliche Anlagen; man denke nur an Verkehrswege (Straße, Eisenbahn, Schifffahrt) oder Energietrassen (Strom, Gas). Da die genannten Anlagen nahezu jedem zugutekommen, liegt **deren Errichtung im gemeinnützigem Interesse**. Auch ein Großflughafen, der jedem, der es sich finanziell leisten kann, einen Flug zum gewünschten Reiseziel ermöglicht, liegt im gemeinnützigem Interesse.

Wie oben festgestellt, liegt der Verkehrslandeplatz aber eben gerade nicht im unmittelbaren Allgemeinnutz, kommt also unmittelbar nicht jedem Interessenten zugute.

Zwar kann ein **Planfeststellungsverfahren auch für privatnützige Zwecke** durchgeführt werden; man denke z.B. an den Bau einer Eisenbahntrasse für eine private Eisenbahngesellschaft, der als raumbedeutsames Vorhaben per Planfeststellungsverfahren zu genehmigen wäre.

Entscheidender Punkt aber ist die Abwägung der einzelnen Belange, insbesondere der **privaten Belange z.B. der vom Vorhaben betroffenen Grundstückseigentümer**. Jeder kennt den Satz, dass Allgemeinnutz vor Eigennutz gehe. Dieser Grundsatz hat gerade im Rahmen des Abwägungsverfahrens bei einer Planfeststellung große Bedeutung. Ist

ein raumbedeutsames Vorhaben allgemeinnützig, so darf hierfür auch enteignet werden. Bei der Abwägung wird geprüft, ob das Vorhaben vor allem gemeinnützigen Zielen dient oder ob private Interessen im Vordergrund stehen.

Stellt sich eine Planfeststellung als rein privatnützig dar, ist sie nicht in der Lage, private Rechte oder Interessen Dritter zu überwinden. Private Belange vermögen insoweit z.B. eine Enteignung nicht zu rechtfertigen.

Wird bei einem Verkehrslandeplatz ein Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig, dann hat er eine sog. Enteignungsrechtliche Vorwirkung. Die Zulässigkeit einer Enteignung kann nämlich nicht mehr in Frage gestellt werden, da § 28 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) folgendes bestimmt:

„Hat ein Planfeststellungs-, Plangenehmigungs- oder Genehmigungsverfahren stattgefunden, so ist der festgestellte Plan, die Plangenehmigung oder die Genehmigung dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.“ Mit anderen Worten stünde bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss fest, dass enteignet werden darf!

Damit aber obläge es der zuständigen Behörde die Prüfung vorher zu beenden und die beantragte Genehmigung zu versagen, da private Interessen niemals in der Lage sind, andere private Interessen zu überwinden.

Mit anderen Worten sind die (privaten) Eigentumsrechte der Grundeigentümer höher zu bewerten als die (ebenfalls nur privaten) wirtschaftlichen Interessen der am Vorhaben interessierten Firmen.

Wenn alles rechtsstaatlich abläuft, dürfte es keinen festgestellten Plan geben. Ein anders lautender Planfeststellungsbeschluss wäre demgegenüber rechtswidrig. Und ein darauf fußender Verkehrslandeplatz wäre damit auch nicht rechtskonform – Richtlinien hin oder her.

Wir wissen natürlich, dass viele der Fakten und Informationen zum Zeitpunkt der Entscheidungen für das Planfeststellungsverfahren 2010 nicht jedem zur Verfügung standen. Heute ist das anders. Die Fülle der heutigen Informationen ermöglicht es Ihnen, Ihre Entscheidung besser einzuschätzen.

Es lastet eine sehr große Verantwortung, auch für die nachfolgenden Generationen auf Ihren Schultern.

Es geht möglicherweise um Arbeitsplätze in unserem Landkreis. Es geht aber auch um uns Menschen und unseren Lebensraum. Mit dem Ausbau der Autobahn und der ICE-Strecke mussten wir bereits tiefe Einschnitte in die Natur verkraften. Die geplanten Einflugschneisen liegen im Osten direkt über dem Nacherholungs- und von der EU geförderten Naturschutzgebiet Goldbergsee und im Westen über der Therme und der Rehaklinik in Bad Rodach. Der geplante Lückenschluss und die Stromtrasse werden unseren Landkreis weiter zerschneiden und belasten. Es reicht.

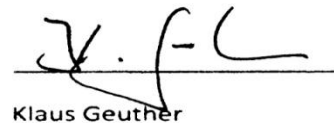
Wir bitten Sie, den Neubau des Verkehrslandeplatzes Neida-Wiesenfeld aus den o.a. Gründen abzulehnen. Wir bitten Sie, den bestehenden Verkehrslandeplatz Brandensteinsebene im Rahmen wirtschaftlicher vertretbarer Möglichkeiten aufzurüsten und zu unterstützen. Für unsere heimische Wirtschaft und für die Menschen des Landkreises.



Gerhard Wolf



Thomas Meister



Klaus Geuther

PS: Auf einer heute stattgefundenen Pressekonferenz des Bund Naturschutzes zum Thema Verkehrslandeplatz wurde ein (der Öffentlichkeit bisher nicht bekannter) Genehmigungsbescheid der Regierung von Mittelfranken von 2012 vorgelegt. Der bestätigt, dass die Brandensteinsebene in der **jetzigen Form Bestandsschutz** auch über das Jahr 2019 hinaus genießt. Er wird **richtlinienkonform** betrieben und nicht, wie die Befürworter behaupten, geschlossen. **Dieser Bescheid lag dem AERO-Club und der Stadt Coburg seit 2 Jahren vor!** Vielleicht hätte man auch die IHK, Herrn Herdan, davon informieren sollen.