



## PRESSEMELDUNG

### ***Brandensteinebene nicht ausbaufähig !***

### ***Altes Gutachten bestätigt Planungen für den Neubau***

### ***„Blühende Fantasie ersetzt keinen Sachverstand!“***

Mit deutlichen Worten reagiert die Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH auf die Aussagen der Flugplatzgegner zu einem völlig veralteten Gutachten aus dem Jahr 2002. „Wer wider besseren Wissens oder augenscheinlich ohne gewissenhafte und gründliche Hintergrundrecherche derartige Behauptungen in die Welt setzt, dem fehlen wirkliche Argumente“ so Willi Kuballa, Geschäftsführer der Projektgesellschaft. „Das Gutachten aus dem Jahr 2002 ist natürlich der Projektgesellschaft bekannt. In diesem Gutachten steht aber nichts Neues oder gar Aussagen, die eine richtlinienkonforme Ausbaubarkeit der Brandensteinebene belegen.“

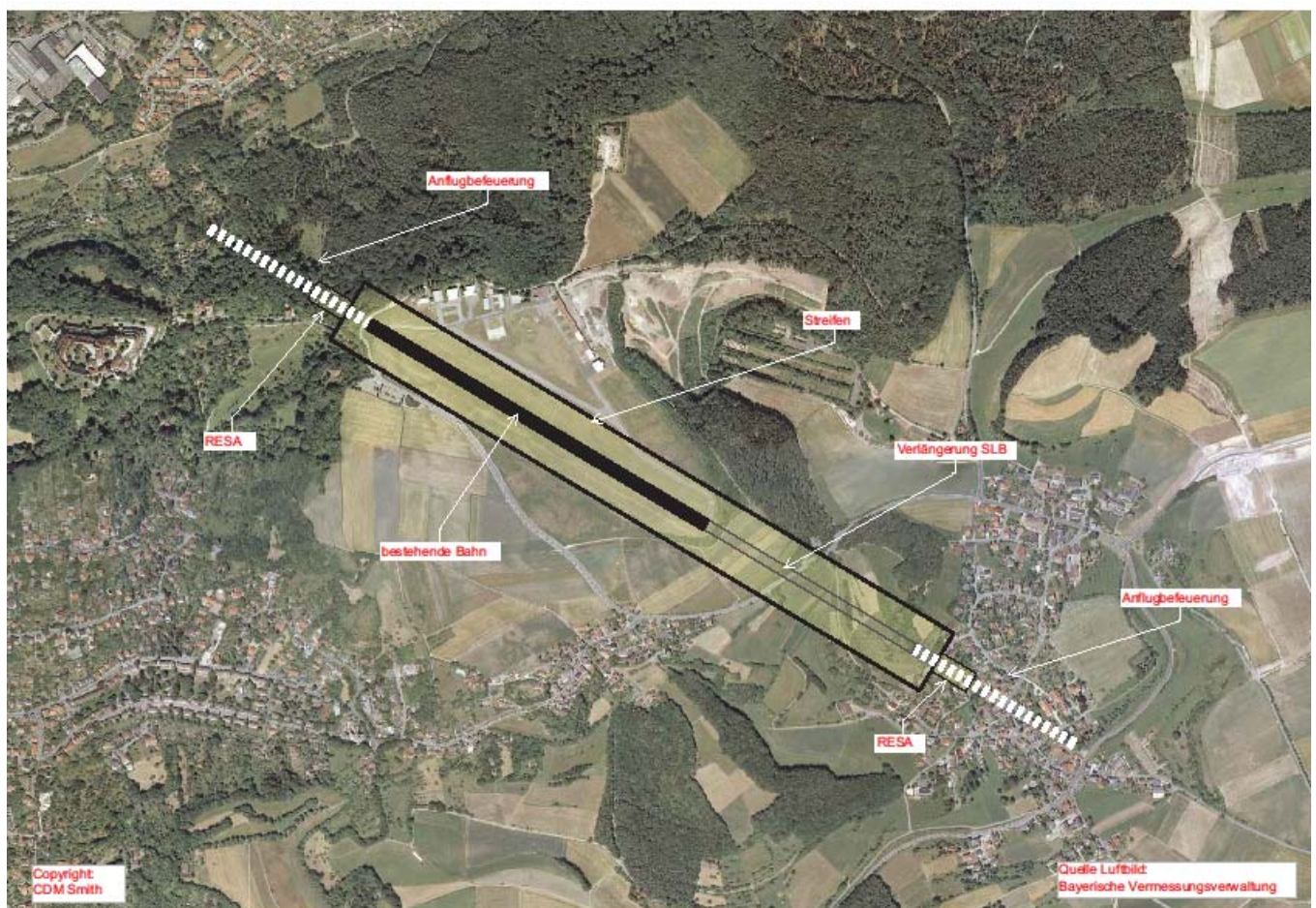
„Die vorgebrachten Argumente sind abenteuerlich. Was hier blüht, sind nicht Hoffnungen, sondern pure Fantasie.“ ergänzt Ralf Geißler als Projektleiter der CDM Smith Consult GmbH, die mit der Projektsteuerung für das Planfeststellungsverfahren beauftragt ist. „Hier wird seitens der Gegner mit möglichen Bahnlängen argumentiert, die jeglicher Grundlage entbehren.“

So habe wohl weder Frau Escher noch Herr Konopka vom Bund Naturschutz die entsprechende Richtlinie des Bundesverkehrsministeriums richtig gelesen oder verstanden. Über die Code-Zahl-Einstufung wird lediglich eine Rechengröße, in diesem Fall die Bezugsstartbahnlänge festgelegt. Diese darf in der Tat bei Code 2 nicht größer als 1.200 m sein. Die tatsächliche Länge der Start- und Landebahn muss den betrieblichen Erfordernissen entsprechen, die sich aus den Flugzeugtypen bzw. -klassen ergibt, die den Flugplatz nutzen. Zudem müssen in die Berechnung als Zuschlagsfaktoren konkrete örtliche Gegebenheiten einfließen, die die zu errechnende Länge beeinflussen. Dies bezieht sich auf Längsneigung der Start- und Landebahn, auf Bezugstemperatur und Höhenlage des Flugplatzes. Weiterhin sind Sicherheitszuschläge zu den gegebenen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen wie Nässe, Glätte oder Temperatur. Auf der Grundlage der Rechengröße der Bezugsstartbahnlänge wird dann die tatsächliche Länge für einen richtlinienkonformen Betrieb ermittelt. Für den Standort Meeder-Neida ergibt sich so eine tatsächliche Bahnlänge von 1.420 m zuzüglich der Anflugbefeuerung von je 420 m an beiden Seiten der Bahn.

Das Gutachten aus dem Jahr 2002, welches Frau Escher und Herr Konopka zitieren, sagt eindeutig aus, dass diese Bahnlänge auf der Brandensteinebene nicht gebaut werden kann. Das Gutachten gehe außerdem von dem Weiterbestand der Ausnahmegenehmigungen für die fehlenden Sicherheitsstreifen und die fehlende Anflugbefeuerung aus. „Diese Ausnahmegenehmigungen hat der Flugplatz Bran-

densteinsebene inzwischen schon längst verloren“ so Ralf Geißler von CDM Smith. Heute müssen diese Sicherheitsstreifen definitiv vorhanden sein. „Bei einer im Gutachten angegebenen maximalen Ausbaulänge von 1000 m und unter Einrechnung der Sicherheitsstreifen von beidseitig insgesamt 360 m liegen wir bei einer Bahnlänge von 660 m. Das ist ungefähr so viel, wie die Brandensteinsebene derzeit nach dem Auslaufen der Ausnahmegenehmigungen hat. Wenn man dann noch die notwendige Anflugbefeuerung von beidseitig je 420 m dazu rechnet, bleibt kein Meter Start- und Landebahn mehr übrig. Wie man es dreht und wendet, aus dem alten Gutachten eine Ausbaumöglichkeit für die Brandensteinsebene zu konstruieren, ist an den Haaren herbeigezogen“ so Ralf Geißler. „Damit brauchen wir auch gar nicht über die damalige alte Kostenschätzung zu reden. 7 Millionen € ausgeben und nichts zu erhalten, das wäre totaler Unsinn“

„Einen richtlinienkonformen Verkehrslandeplatz können wir nur neu bauen, auf der Brandensteinsebene ist dieses für den Geschäfts- und Werkverkehr im Instrumentenflug definitiv nicht möglich“ ergänzt Willi Kuballa und zeigt hierfür eine Grafik. Hier wird aufgezeigt, wie eine richtlinienkonforme Anlage auf der Brandensteinsebene für den Instrumentenflug aussehen müsste. „Jeder kann hier sofort sehen, dass alle Diskussionen um die Ausbaufähigkeit der Brandensteinsebene nicht zu verantwortende Auswirkungen hätten.“



**Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH (PGVC)**

Zur Erlangung einer rechtskräftigen Genehmigung für den Neubau des Verkehrslandeplatzes Coburg am Standort Meeder-Neida wurde die Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH (PGVC) gegründet, in der sich Politik und Wirtschaft der Region zusammen gefunden haben. Gesellschafter sind derzeit Stadt und Landkreis Coburg, die Industrie- und Handelskammer zu Coburg, der Aero-Club Coburg e.V. sowie die lokalen Unternehmen Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG Coburg, Kapp Werkzeugmaschinen GmbH, Schumacher Packaging GmbH und Wöhner GmbH. Weitere Informationen erhalten Sie unter <http://www.verkehrslandeplatz-coburg.de/>

**Kontakt:**

Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH  
Willi Kuballa, Geschäftsführung  
Hahnweg 139  
96450 Coburg

Tel. 09561 - 89-1300

Fax. 09561 - 89-1309

[info@vlp-co.de](mailto:info@vlp-co.de)

[www.verkehrslandeplatz-coburg.de](http://www.verkehrslandeplatz-coburg.de)

**Pressekontakt:**

Ralf Geißler  
CDM Smith Consult GmbH  
Fürther Straße 212  
90429 Nürnberg

Tel. 0911 40100-42

Fax. 0911 40100-30

[ralf.geissler@cdmsmith.com](mailto:ralf.geissler@cdmsmith.com)

[www.verkehrslandeplatz-coburg.de](http://www.verkehrslandeplatz-coburg.de)