

Flugsicherung: Risiken bleiben



Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) bleibt dabei: Hindernisse, zum Beispiel Hügel und Bäume im Callenberger Forst, erhöhen das Sicherheitsrisiko für Starts und Landungen am geplanten Verkehrslandeplatz Meeder-Neida. Bei der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH kann man diese Einschätzung nicht nachvollziehen. Foto: NP-Archiv / Frank Wunderatsch

Ein neues Gutachten soll nachweisen, dass die Sicherheit am geplanten Flugplatz Meeder-Neida gewährleistet ist. Behörden ziehen daraus ganz andere Schlüsse.

Von Wolfgang Braunschmidt

Coburg – Willi Kuballa, Geschäftsführer der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH (PGVLP), versteht langsam die Welt nicht mehr. Im Raumordnungsverfahren habe die im hessischen Langen angesiedelte Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) den Standort Meeder-Neida für einen neuen Flugplatz als Ersatz für die Coburger Brandensteinebene als geeignet bezeichnet. Gegenüber Alternativen im Landkreis – unter anderem bei Gosensberg/Krumbach und Wasungen/Bieberbach – habe die DFS das Gelände zwischen Neida, Wiesenfeld und Herbartsdorf als das geeignetste für einen Neubau bezeichnet.

Dann teilte die DFS im März 2015 mit – zwischenzeitlich lief das Planfeststellungsverfahren –, dass es im Callenberger Forst zu hohe Hindernisse – Hügel und Bäume – gebe. Diese würden die Sicherheit von Flugzeugen bei Starts und Landungen auf dem Verkehrslandeplatz Meeder-Neida gefährden. Deshalb beauftragte die Coburger PGVLP die Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (GfL), Dresden, mit der Erarbeitung einer „Aeronautical Study“. Diese Untersuchung weist nach Angaben von Professor Dr.-Ing. Hartmut Fricke, Ralf Geissler von der Beratungsgesellschaft cdm-smith und

PGVLP-Geschäftsführer Willi Kuballa nach, dass auf dem geplanten Flugplatz „der sichere Flugbetrieb noch sicher wird“ (Kuballa).

In dem Papier werden dazu sechs Maßnahmen aufgelistet: das Fällen von Bäumen insbesondere im Bereich des Flurstücks „Hähnles“, wo „die höchsten Kollisionsrisiken für abfliegende Luftfahrzeuge im Instrumentenflug“ ermittelt wurden; die Aufstellung von „Hindernismonitoring“, was das Überwachen des Wachstums von Bäumen beschreibt, die im Zweifelsfall gestutzt werden müssen; ein „verbindliches Online-Briefing“ – also die umfassende Information über Besonderheiten des Flugplatzes – für alle Piloten, die Meeder-Neida nicht regelmäßig anfliegen; der Ausschluss von Starts und Landungen im Sichtflugbetrieb während der Dämmerung oder in der Nacht, was heute noch auf der „Brandensteinebene“ erlaubt ist und insbesondere Hobbypiloten betrifft; die Anhebung der Platzrunde um 200 auf 2200 Fuß, was einer Höhe von etwa 670 Metern entspricht. Zusammenfassend kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass bei Umsetzung dieser sechs „Risikominderungsmaßnahmen“ ein sicherer Betrieb des geplanten Verkehrslandeplatzes Meeder-Neida gewährleistet ist.

Die Deutsche Flugsicherung überzeugt das alles nicht. Im Gegenteil. „Schon allein die Tatsache, dass bei einem neu geplanten Flugplatz von vorn herein sechs ‚Risikominderungsmaßnahmen‘ ergriffen werden sollen, um den Flugverkehr sicher zu

gestalten, bekräftigt unsere Auffassung, dass das Gelände für die Neuanlage nicht geeignet erscheint“, heißt es in einem Schreiben der DFS vom 23. Mai 2016, das an das Luftamt Nordbayern in Nürnberg gerichtet ist. Die vorgeschlagenen Rodungen reichten nicht aus, und bei der



„Die Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung ist unverständlich.“
Willi Kuballa, Geschäftsführer der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg



„Wir kommen zu dem Schluss, ein sicherer Flugbetrieb geht an diesem Standort.“
Professor Dr.-Ing. Hartmut Fricke, Gesellschaft für Luftforschung, Dresden

Geländesituation und der Größe der Fläche müsste „schätzungsweise der halbe Callenberger Forst“ mit einer Anflugbefeuerung versehen werden. „Befeuert man diese Bäume nicht, ist bei marginalen Sichtbedingungen von knapp über 1,5 Kilometern Flugsicht eine frühzeitige Erkennung von relevanten Hindernissen nicht möglich, da sich der Callenberger Forst über eine Länge von circa sieben Kilometer in West-Ost-Richtung erstreckt“, schreiben Stephan Honekamp und Frank Begemann im Namen der DFS.

Diese Stellungnahme sei unverständlich, sagte Willi Kuballa, Geschäftsführer der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg, in einer

Pressekonferenz am Dienstag. Nach Kuballas Überzeugung komme die GfL-Studie zu dem Schluss, „dass auf dem Standort Meeder-Neida ein sicherer Flugbetrieb möglich ist“. Die „Hindernissituation“ stehe dem nicht entgegen. „Das ist nach wie vor unsere Auffassung“, betonte der Geschäftsführer.

Dies unterstrich Professor Dr.-Ing. Hartmut Fricke: „Wir kommen zu dem Schluss, ein sicherer Flugbetrieb geht an diesem Standort.“ Diskussionswürdig sei, dass die Verantwortlichen der DFS das von ihm erstellte Gutachten nicht eindeutig widerlegen würden. „Sie sagen nicht klipp und klar, was gegen den Flugplatz spricht“, betonte Fricke. Zudem halte er es für verwunderlich, dass Inhalte der Expertise bei der DFS nicht beeindruckten. Vielmehr solle

allein die Zahl Sechs – gemeint sind die in der „Aeronautical Study“ angeführten „Risikominderungsmaßnahmen“ – so schwer wiegen, um den Standort Meeder-Neida für einen Flugplatzneubau abzulehnen. Damit werde der „Sinn und Zweck einer solchen Studie verkannt“, sagte der Professor für Technologie und Logistik des Luftverkehrs, der an der Technischen Universität Dresden lehrt.

Die „Risikominderungsmaßnahmen“ seien die „konsequente Folge der Anpassung des Flugbetriebs auf die konkrete örtliche Situation, um jegliche Gefährdungen auszuschließen“, heißt es in einer Stellungnahme Frickes. Die Maßnahmen könnten deshalb „nicht umgekehrt als Be-

leg für die Ungeeignetheit des Geländes herangezogen werden“. Insofern sei „die Interpretation der DFS in diesem Punkte sachlich nicht korrekt“.

Geschäftsführer Willi Kuballa kündigte an, dass die Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg der Genehmigungsbehörde, dem Luftamt Nordbayern, jetzt mitteilen werde, „dass die vorgelegte ‚Aeronautical Study‘ in ihrer Methodik zielführend und schlüssig ist“. Die daraus abgeleitete Schlussforderung, dass ein sicherer Betrieb auf dem geplanten Flugplatz Meeder-Neida gewährleistet ist, sei „korrekt und valide“. Selbstverständlich werde die Projektgesellschaft weitere Erklärungen liefern und Informationen nachreichen, die das Luftamt angefordert hat, beispielsweise zum Naturschutz.

Wann mit einer Entscheidung des Luftamts gerechnet werden kann, ob der Flugplatzneubau im Landkreis Coburg genehmigungsfähig ist oder nicht, bleibt derzeit völlig offen. Tatsache ist, dass sich das Projekt weiter verzögert. So wird der Anhörungstermin im Zuge des Planfeststellungsverfahrens, der vom 25. bis 27. Juli im Kongresshaus Rosengarten in Coburg stattfinden sollte, vermutlich abgesagt.

Auch wird die Zeit langsam eng. Die Ausnahmegenehmigung für den Instrumentenflugbetrieb auf der Brandensteinebene in Coburg endet am 31. Dezember 2019. Eine weitere Verlängerung wird es nicht geben. Die Ausschreibungs- und Bauzeit umriss Ralf Geissler von der Beratungsgesellschaft cdm-smith am Dienstag mit zweieinhalb Jahren. Dies bedeutet, spätestens im Sommer 2017 müsste bei Meeder-Neida mit dem Bau des Verkehrslandeplatzes begonnen werden, um den Zeitplan noch einhalten zu können.

Verkehrslandeplatz Coburg: die Notwendigkeit, die Gesellschafter, die Kosten und das Einzugsgebiet

● Der Verkehrslandeplatz Coburg soll am Standort Meeder-Neida neu errichtet werden und damit den nicht mehr richtlinienkonformen Landeplatz auf der Brandensteinebene ersetzen.

● Deren Start- und Landebahn kann nicht so verlängert werden, dass sie Sicherheitsvorschriften entspricht. Das ist in mehreren Untersuchungen nachgewiesen worden. Eine Anflugbefeuerung wäre zwar möglich, müsste aber auf Stelzen hoch über Rögen und Lützelbuch installiert werden.

● Für die Brandensteinebene nahe der Veste

Coburg gilt eine Ausnahmegenehmigung für Starts und Landungen im Instrumentenflugbetrieb. Sie bezieht sich auf Geschäftsflugzeuge im Werkflugverkehr bis zu einem Startgewicht von 5,7 Tonnen. Die Ausnahmegenehmigung läuft am 31. Dezember 2019 aus. Das Bundesverkehrsministerium hat eine nochmalige Verlängerung ausgeschlossen.

● Träger des geplanten Neubaus ist die Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH (PGVLP), in der Politik und Wirtschaft aus der Region zusammen gefunden haben. Gesellschafter der PGVLP sind die Stadt Coburg, die Industrie- und Handelskammer zu Coburg, die

Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG Coburg, die Kapp Werkzeugmaschinen GmbH, der Aero-Club Coburg, die Schumacher Packaging GmbH, Ebersdorf bei Coburg, die Wöhner GmbH, Rödental, und Dr. Roehr, Rödental. Geschäftsführer ist Willi Kuballa, Leitender Rechtsdirektor der Stadt Coburg.

● Der Neubau des Verkehrslandeplatzes ist mit Kosten von 30 Millionen Euro kalkuliert. Die bayerische Staatsregierung hat zugesagt, das Projekt mit der Hälfte der Kosten, höchstens jedoch mit 15 Millionen Euro, zu fördern.

● Die IHK zu Coburg hält einen Verkehrslande-

platz, der den Richtlinien des Gesetzgebers und den Sicherheitsvorschriften entspricht, für Unternehmen in der Region für unverzichtbar. Sie seien auf das Verkehrsmittel Geschäftsflugzeug angewiesen, um Kunden und Lieferanten schnell erreichen zu können. Nur so könnten sie in ihren nationalen und internationalen Märkten wettbewerbsfähig bleiben.

● Das Einzugsgebiet des Verkehrslandeplatzes Coburg umfasst nach Angaben der IHK die Stadt und den Landkreis Coburg, Kronach, Lichtenfels, den östlichen Teil des Landkreises Haßberge sowie Hildburghausen und Sonneberg in Thüringen.