

Die Länge hängt vom Flugzeug ab

VERKEHRSLANDEPLATZ Nein, die Landebahn auf der Brandensteinsebene lässt sich nicht so weit verlängern, dass sie richtlinienkonform wäre, sagt die Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz.

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED **SIMONE BASTIAN**

Coburg – Es klang fast, als könnten die Gegner eines neuen Verkehrslandeplatzes bei Neida die Befürworter mit ihren eigenen Waffen schlagen: Ein Gutachten aus dem Jahr 2002 zeige angeblich, dass ein Ausbau des vorhandenen Verkehrslandeplatzes auf der Brandensteinsebene möglich sei, sagten Dagmar Escher, Sprecherin der Bürgerinitiative, und Tom Konopka vom Bund Naturschutz diese Woche.

Falsch, kontert Willi Kuballa, Geschäftsführer der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg (PGVC). Die PGVC will für einen neuen Flugplatz Baurecht schaffen und ein Planfeststellungsverfahren durchführen. Das Gutachten sei „natürlich bekannt“, aber veraltet. Vor allem enthalte es keine Aussagen, „die eine richtlinienkonforme Ausbaubarkeit der Brandenstein-

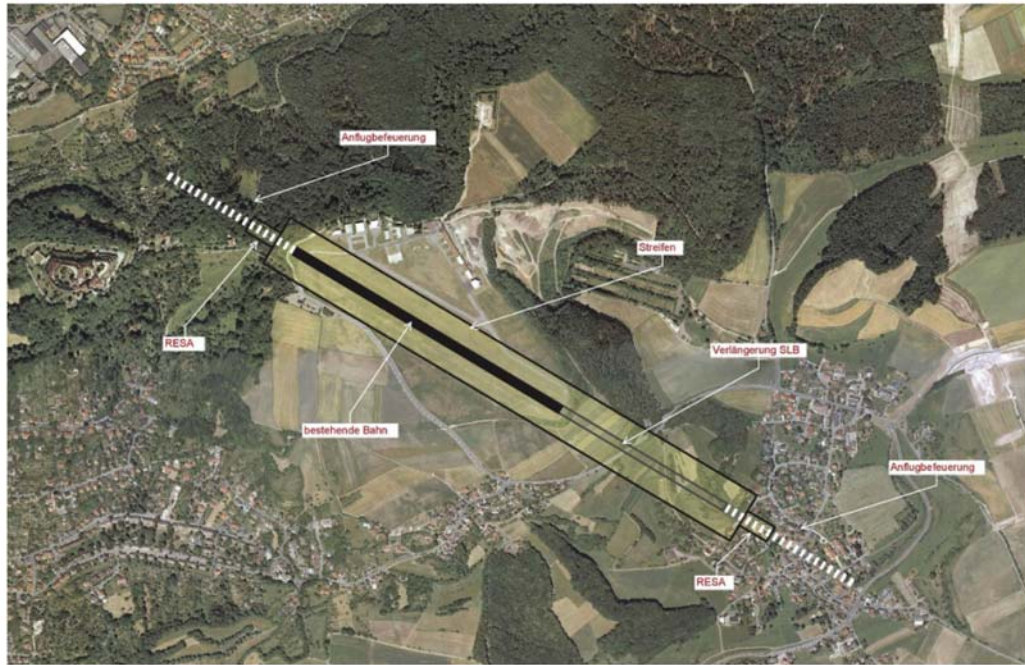
„Diskussionen um die Ausbaufähigkeit der Brandensteinsebene hätten nicht zu verantwortende Auswirkungen.“

ebene belegen“.

Das fragliche, zwölf Jahre alte Gutachten war zu dem Schluss gekommen, dass auf der Brandensteinsebene eine bis zu 1000 Meter lange Start- und Landebahn errichtet werden könnte. Diese Länge, so argumentieren Konopka und Escher, entspreche einem Code-2-Flugplatz, wie er bei Neida geplant sei. Ihre Schlussfolgerung: Damit genüge auch der Ausbau der Brandensteinsebene für den weiteren Flugbetrieb.

„Pure Fantasie“, sagt Ralf Geißler, Projektleiter der CDM Smith Consult GmbH, die mit der Projektsteuerung für das Planfeststellungsverfahren beauftragt ist. Konopka und Escher hätten, so Geißler, die entsprechende Richtlinie des Bundesverkehrsministeriums offenbar nicht richtig gelesen oder verstanden.

Geißler zufolge wird über die Code-Zahl-Einstufung lediglich eine Rechengröße, in diesem Fall die Bezugsstartbahnlänge, festgelegt. Bei Code-2-Flugplätzen darf diese Bezugsstartbahnlänge 1200 Meter nicht überschreiten. Doch das Wort Bezugsstartbahn sagt es schon: Es geht um ein Flugzeug, in dem Fall um den Brose-Jet, der die Startbahn nutzen können soll. Dessen Bezugsstartbahnlänge liege bei etwas über 1100 Metern, sagt Geißler. Die Startbahnlänge müsse den betrieblichen Erfordernissen entsprechen, also den Flugzeugtypen und -klassen, die den Platz nutzen. „Zudem müssen in die Berechnung als Zuschlagsfaktoren örtliche Gegebenheiten einfließen, die die zu errechnende Länge beeinflussen. Dies bezieht sich auf Längsneigung der Start- und Landebahn, auf Bezugstemperatur und Höhenlage



„Ein richtlinienkonformer Verkehrslandeplatz ist auf der Brandensteinsebene nicht machbar“, sagt Willi Kuballa, Geschäftsführer der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg. Anhand dieses Luftbilds will die Gesellschaft das verdeutlichen: Eine Landebahn, wie sie bei Neida vorgesehen ist, mit Sicherheitsstreifen (Resa) und der Anflugbefeuerung, würden über das Plateau der Brandensteinsebene hinausragen bis nach Rößen/Lützelbuch.

Luftbild: Bayerische Vermessungsverwaltung, Montage: CDM Smith

des Flugplatzes.“ Hinzu kommen laut Geißler „Sicherheitszuschläge“ für Faktoren wie Nässe, Glätte oder Temperatur. All das berücksichtigt, ergebe sich für den Standort Neida eine tatsächliche Bahnlänge von 1420 Metern zuzüglich der Anflugbefeuerung von je 420 Metern an beiden Enden der Bahn.

Ausnahmegenehmigung ist weg

1420 Meter Bahnlänge seien jedoch auf der Brandensteinsebene nicht zu machen, geschweige denn von der Anflugbefeuerung. Das gehe auch aus dem Gutachten von 2002 hervor. Das Gutachten basiere außerdem auf der Annahme, dass die damals geltenden Ausnahmegenehmigungen wegen fehlender Sicherheitsstreifen und fehlender Anflugbefeuerung unbefristet weitergelten würden. „Diese Ausnahmegenehmigungen hat die Brandensteinsebene inzwischen schon längst verloren“, gibt Ralf Geißler zu bedenken. Heute müssten diese Sicherheitsstreifen definitiv vorhanden sein.

„Bei einer im Gutachten angegebenen maximalen Ausbaulänge von 1000 Metern und unter Einrechnung der Sicherheitsstreifen von beidseitig insgesamt 360 Metern liegen wir

bei einer Bahnlänge von 640 Metern. 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 Metern dazu rechnet, bleibt kein Meter Start und Landebahn mehr übrig. Wie man es dreht und wendet, aus dem alten Gutachten eine Ausbaumöglichkeit für die Bran-

densteinsebene zu konstruieren, ist an den Haaren herbeigezogen“, fasst Geißler zusammen.

Damit sei auch die im Gutachten genannte Kostenschätzung hinfällig, sagt der Projektmanager. Sieben Millionen Euro hätte es demnach vor zwölf Jahren gekostet, auf der Brandensteinsebene eine 1000 Meter lange Bahn anzulegen. Für Kuballa steht deshalb fest: Ein richtlinienkonformer Verkehrslande-

platz für den Geschäfts- und Werkverkehr im Instrumentenflug „ist auf der Brandensteinsebene definitiv nicht möglich“. Er verweist auf die Fotomontage, die die 1420 Meter Landebahn plus Sicherheitsstreifen über der Brandensteinsebene zeigt. „Jeder kann hier sofort sehen, dass alle Diskussionen um die Ausbaufähigkeit der Brandensteinsebene nicht zu verantwortende Auswirkungen hätten.“



Willi Kuballa
Projektgesellschaft
Verkehrslandeplatz