

Weitblick

Zeitung der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP) zum Bürgerentscheid gegen den Verkehrslandeplatzneubau 3. Ausgabe 5/15



Ärzteinitiative gegen den Flugplatz

Deutscher Ärztetag fordert nachhaltigen Schutz der Bevölkerung

Seite 5

Brandensteinebene doch erweiterbar!

Gutachter bestätigt...

Seite 3

Interview mit den Initiatoren

Bürgerentscheid warum erst jetzt?

Seite 2

Folgt ein Bürgerbegehren in Coburg Stadt?

Seite 4

Landkreis lässt Bürger im Regen stehen!

Seite 2

Artenschutz nur in der Arktis?

Seite 7

Impressum

Zeitung der ÖDP zum Bürgerentscheid



Herausgeber:
ÖDP-Kreisverband Coburg/Kronach
Richterstr. 4, 96465 Neustadt
Tel: 09568 - 879308
Fax: 09568 - 879309
www.oedp-coburg-kronach.de

Auflage: 39.000Stk
Verteilung an alle Haushalte im Landkreis Coburg

Druck:
Nordbayerischer Kurier
95448 Bayreuth



JETZT kommts auf JEDEN einzelnen an !

Foto: Simone Wahnig

Nur mit IHRER Teilnahme am Bürgerentscheid (14.6.) wird der Bürgerwille auch Konsequenzen haben. Siehe Liedtext von Ludwig Hirsch auf Seite 2

Auch du bezahlst den Flugplatz

Simone Wahnig (ÖDP) aus Bad Rodach – Heldritt.



Sie gehört zur den drei Beauftragten des Bürgerbegehrens und vertritt die „BI“ Bad Rodach.

Hier ihr Statement zum Thema:

Ja zur Brandensteinebene, einem der schönsten Verkehrslandeplätze Deutschlands.

Nein zu einem neuen Verkehrslandeplatz im Landkreis Coburg.

Ja zu intakten Kreisstraßen und Förderungen zu Gunsten ALLER Landkreisbürger. **Nein** zu einem neuen Verkehrslandeplatz für WENIGE Haus- zu Haustürlieger.

Nein zum Landschaftsverbrauch und zur Zerstörung der Natur und des Lebensraumes zahlreicher Vögel.

Ja zur Auslastung und Unterstützung bestehender Flugplätze.

Ja zum Erhalt des Thermalbades Bad Rodach, Goldbergsees und Callenberger Forstes als Naherholungsgebiet.

Nein zu Fluglärm und Schädigung wertvoller Waldbestände.

Nein zum Anstieg der Verschuldung und Verpflichtung auf Jahrzehnte für Unterhalt und Betrieb des Zuschussprojektes neuer VLP.

Ja zur Schaffung finanzieller Spielräume und zum Schuldenabbau im Kreishaushalt und sinnvoller Verwendung von Steuergeldern.

Ja zum Bürgerentscheid Bürgerbegehren mit Ausstieg des Landkreises aus der Projektgesellschaft.

Nein zum Ratsbegehren mit Verbleib in der Projektgesellschaft, denn AUCH DU BEZAHLST DEN FLUGPLATZ!



Foto: Marek R. Swadzba

Der Schwarzstorch schafft Starts und Landungen auf „gewachsenem Boden“ ohne Störung seiner Umgebung!

Landkreis läßt seine Bürger im Regen stehen

In den vergangenen Monaten war viel davon die Rede, dass der Landkreis sein „Mitspracherecht“ in Flugplatzangelegenheiten verlieren würde, wenn er aus der Planungsgesellschaft ausscheidet, wie dies der Bürgerentscheid fordert.

Ebenso oft haben wir nachgefragt, wie sich denn diese Mitsprache wohl darstellt, und in wessen Sinne sie eigentlich erfolgt.

Antworten haben wir darauf nie erhalten. Die praktischen Auswirkungen der Mitwirkung des Landkreises in der Planungsgesellschaft werden allerdings im laufenden Planfeststellungsverfahren deutlich.

Der Landkreis hat auf Einsprüche gegen das Planfeststellungsverfahren verzichtet!

Damit gibt es für den Landkreis nun keinerlei juristische Möglichkeit mehr, den Bau des VLP in Meeder zu beeinflussen, z.B. mit Klagen vor ordentlichen Gerichten.

Der Verzicht auf Einsprüche wurde durch Landrat Busch ganz lapidar und

mit bestechender Logik begründet: Es sei ja nicht sehr sinnvoll, wenn der Landkreis gegen eine Planung Einspruch erheben würde, an welcher er selbst über seine Mitgliedschaft in der Projektgesellschaft beteiligt ist.

Stattdessen haben die Fachbehörden des Landkreises unverbindliche und rechtlich unwirksame Stellungnahmen zur Planung abgegeben.

Es wird damit für uns sehr deutlich, wie die Mitwirkung des Landkreises beim Planung und Bau des VLP jetzt und in Zukunft aussehen wird:

Die Interessen der Planungsgesellschaft und der Mitgesellschafter (Stadt Coburg und div. Industrieunternehmen) müssen bestmöglich gewahrt bleiben. Die Interessen der betroffenen Bürger und der Landkreisbevölkerung insgesamt spielen, wenn überhaupt, nur eine untergeordnete Rolle.

Deshalb erneuern wir unsere Forderung:

Austritt des Landkreises aus der Projektgesellschaft, damit im Anschluss

dann eine Interessenvertretung der Bürger wieder unbefangenen und konsequent möglich wird!



Christoph Raabs (ÖDP)



Warum erst jetzt?

Weitblick-Interview mit ÖDP-Kreisräten Büchner, Raabs und Frau Angela Ambros

Warum macht ihr den Bürgerentscheid erst jetzt?

Nun, dazu muss man wissen, dass so ein Bürgerentscheid eine Bindungsfrist von nur einem Jahr hat. Und es wäre ja nicht die erste Entscheidung, die von den Kommunen folgenlos ausgesessen wird.

Also mussten wir den Moment abwarten, an dem ein Bürgerentscheid eine konkrete vertragliche Konsequenz nach sich zieht. Früher gab es ja „NUR“ eine Planungsgesellschaft, aber als man den Bauantrag (=Planfeststellungsverfahren) für den Verkehrslandeplatz stellen wollte, ging das natürlich nicht, ohne dass der Landkreis selbst Mit-BAUHERR sein musste. Deshalb wurde im Kreistag am 30.09.2014 die Satzung der VLP-Planungsgesellschaft so geändert, dass der Landkreis plötzlich zum Bauherren und Betreiber wurde. Daraufhin stellten wir, die ÖDP-Kreisräte Büchner und Raabs, den Antrag auf Austritt des Landkreises aus dieser „Bau- und Betreibergesellschaft“.

Weitblick: Dieser ÖDP-Antrag wurde vom Kreistag am 30.10.2014 abgelehnt. Das war der Startschuss, und nichts und niemand konnte die beiden Kreisräte hindern, den Bürgerentscheid auf den Weg zu bringen?

Die eigenen Mitglieder waren sofort begeistert und erkannten sehr schnell, dass dieses Bürgerbegehren, das zum Bürgerentscheid führen würde, wirklich DAS LETZTE DEMOKRATISCHE MITTEL ist, um aus dem Verkehrslandeplatz-Neubau aussteigen zu können.

Weitblick: Wer sind die drei Vertreter des Bürgerbegehrens?

Simone Wohnig (ÖDP) aus Heldrith ist Mitglied in der Bürgerinitiative Bad Rodach „Kein Verkehrslandeplatz zwischen



Angela Ambros

Neida und Wiesenfeld!“ Sie freute sich, gemeinsam mit Gerhard Wolf, endlich noch eine zusätzliche Chance - außer dem Klageweg - zu bekommen, um sich dem NEUBAU noch entgegen zu stemmen. Und so war die erste Vertreterin des Bürgerbegehrens gefunden.

Für Angela Ambros (ÖDP), Vertreterin Nr. 2 aus Lautertal, ist es immer schon eine Herzensangelegenheit, sich gegen den VLP im Landkreis einzusetzen. Nach wie vor ist doch die Brandensteebene ausbaubar! Und das mit VIEL WENIGER GELD vom Steuerzahler!

Dritte im Bunde der Bürgerbegehren-Vertreterinnen wurde Heidi Rädlein (ÖDP) aus Neustadt. Eigentlich eher ungewöhnlich, denn im Normalfall lässt das Interesse an Bauprojekten mit der Entfernung und dem Grad der DIREKTEN Betrof-

fenheit eher nach. Als Meisterin der ländlichen Hauswirtschaft und aktive Landwirtin bemängelt sie schon immer den FLÄCHENFRASS durch Großprojekte. Und als der Coburger Bauernverband seine Unterstützung zusagte, war sie sich sicher: Jetzt schaffen wir die 4300 Unterschriften!

Weitblick: Das zum Schluss sogar über 10.000 Menschen aus dem Landkreis einen Bürgerentscheid gegen die Beteiligung am NEUBAU beantragen wollten, zauberte den drei Damen sicherlich ein Lächeln aufs Gesicht?!

„Hoffentlich gehen auch ALLE, die unterschrieben haben, am 14. Juni zum Bürgerentscheid“, so der bange Wunsch von Angela Ambros. Denn 15% aller Wahlberechtigten müssen mit JA für das Bürgerbegehren stimmen, nur dann ist die Abstimmung auch gültig!

„Wir gehen davon aus, dass die Mehrheit im Landkreis keine Lust hat, sich finanziell an den Verkehrslandeplatz binden zu lassen. Deshalb sind wir sehr zuversichtlich“, so unsere beiden ÖDP-Kreisräte. „Der Landkreis holt sich das GELD für Bau und Betrieb eines Verkehrslandeplatzes aus den Gemeinden, und dies wissen die Bürger in Neustadt, Sonnefeld, Weidhausen oder Seßlach ganz genau!“

Weitblick: Aber was ist der nächste Schritt im Landkreis, wie geht es nach dem Bürgerentscheid weiter?

„Der Landkreis muss die Beteiligung am Bauprojekt kündigen, und die Gemeinden sind aus dem Schneider! Hier kann nichts mehr ausgesessen werden - und genau deshalb war dies der richtige Zeitpunkt für das Bürgerbegehren!“

Weitblick: Vielen Dank!

I hab's wollen wissen

Ich hab's wollen wissen und ich bin auf'n Berg aufgestiegen
ganz hoch rauf, mitten auf'n Gipfel hab ich mich g'stellt.
Und auf einmal, da war da unten alles so lächerlich klein
und ich war plötzlich der höchste Punkt der Welt
und auf einmal da is mir ins Hirn eineg'fahren
es ist doch meine Meinung, die wirklich zählt!

Ja, ich hab's wissen woll'n und ich bin in Kanal obeg'stiegen,
ganz tief runter, wo's das Licht nimmer gibt,
und dort unten zeigt der Vater sein Buben,
wie ma an Menschen erschlagt,
und die Mutter lockt ihr Madl auf n Strich
und auf einmal, da is mir ins Hirn eineg'fahren
du mußt was machen, damit endlich was g'schicht.

Ja, und dann hab ich's wissen woll'n und habe meine Gitarre gestimmt,
bin raus auf die Straße vor die Betonmauerwand
und ich hab g'sungen so ehrlich und so schön, wie ich kann
hab so gehofft, daß die Mauer dazu tanzt.
Und auf einmal, da is mir ins Hirn eineg'fahren
es ist zuwenig, eine Gitarre in der Hand!

Ja, und jetzt weiß ich's, jetzt da im Gitterbett drin,
ohnmächtig, in eine Zwangsjacke geschnürt
sie fangen Dich, und sie bringen Dich um,
so schnell kannst gar net schau'n
und Du hast Dich umsonst echauffiert.

Und trotzdem, ich fordere Sie auf gnädige Frau,
und auch Sie, mein Herr:
ein bisserl den Hintern bewegen!
Ja, ich weiß, er wiegt zwar ziemlich schwer,
aber wollen wir nicht auch einmal ein bissl was riskieren?
Weil, alles geht, es müssen nur mehr probieren!

Ludwig Hirsch



Martina O' Riada

Wir haben ein eigenes Spendenkonto eingerichtet, um den Bürgerentscheid zu finanzieren!

Ökologisch-Demokratische Partei



Zweckgebunden Spenden:
ÖDP KV Coburg
IBAN: DE98 7836 0000 0000 4156 42
Stichwort „Bürgerbegehren VLP“

Hinweis: Die ÖDP nimmt als einzige Partei KEINE Firmenspenden!
Spenden an politische Parteien sind steuerlich absetzbar. Mit Ihrer Steuer-

erklärung bekommen Sie bis zur Gesamtspende von 1.650 € (bei Verheirateten gemeinsam bis 3.300 €) 50 % der Spende vom Finanzamt zurückerstattet. (§ 34 g EStG.) Übersteigt Ihre Spende die oben genannten Summen, so erhalten Sie für diesen darüberhinausgehenden Betrag eine Steuererstattung gemäß Ihrem persönlichen Steuersatz (§ 10 b EStG.)

Unabhängiger Gutachter mit 30 Jahren Erfahrung



Dieter Faulenbach da Costa
Freier Architekt, Berater

Dieter Faulenbach da Costa – Stadt- und Regionalplaner – hat im Bereich der Flughafenplanung 30 Jahre nationale und internationale Berufserfahrung, insbesondere in den Bereichen der Flughafenentwicklungsplanung, der Dimensionierung der flugbetrieblichen Anlagen, der

Kapazitätsanalysen, der Simulationen mit SIMMOD Plus, der Funktionsplanung von Flugbetriebsflächen, von Passagier- und Frachtabfertigungsanlagen und als Projektleiter, Gutachter und Berater in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren. Dieter Faulenbach da Costa war Berater und Bereichsleiter für Master Planning bei der Hochtief AG und Hochtief AirPort GmbH (1998 –2000) und als Projektleiter der Berlin Brandenburg Partner verantwortlich für den Generalausbauplan und den Planfeststellungsantrag für den Flughafen Berlin Brandenburg International. Als weitere Beispiele seiner nationalen und internationalen Erfahrungen können die Konzeptplanungen, Machbarkeitsstudien oder Generalausbaupläne für die Flughäfen Berlin, Karachi, Breslau, Dakar, Düsseldorf, Kansai, Lahore, Macao, Male, Meteora, New York JFK, New York LGA, Rostock, Sofia, Yaounde, Machbarkeitsstudien für Passagiertransportsysteme (Frankfurt), nationale Luftverkehrsstudien (Äquatorial Guinea), u.a.m. aufgeführt werden. Dieter Faulenbach da Costa war in der Entwicklungsplanung, Ausbauplanung oder der Realisierung von 44 Flughäfen und 45 Passagierterminals weltweit beteiligt und dort als Projektmitarbeiter oder als Projektleiter tätig. Seit 1992 als Gutachter in 19 Genehmigungsverfahren für Flughäfen in Deutschland tätig.

Dieter Faulenbach da Costa ist seit 1985 als Berater für Flughafenplanung für deutsche und ausländische Flughäfen, Baufirmen, Ingenieurbüros, Investitions- und Finanzierungsinstitute und Entwicklungshilfeorganisationen tätig und war in der Zeit von 1985 bis 1992 Senior Architekt der Abteilung Airconsult der Flughafen Frankfurt Main AG (heute Fraport AG).

Brandensteinebene unbefristet genehmigt?

Gutachter Dieter Faulenbach da Costa: Die Genehmigung für den VLP Brandensteinebene vom 03.07.2012 (NL-I 184/12) ist unbefristet. Die Befristung der verkürzten Anflugbefehrerhebung hebt die Betriebsgenehmigung für den VLP für Flugverfahren nach Sichtflugregeln (VFR) nicht auf.

Mit der Genehmigung vom 03.07.2012 wurde der VLP richtlinienkonform genehmigt. Um die Betriebserlaubnis für Verfahren nach Instrumentenflugregeln (IFR) zu erhalten, war die Herstellung der Konformität mit den Richtlinien erforderlich. Anders formuliert: Um einen richtlinienkonformen Landeplatz zu erhalten, musste der Betreiber die Kürzung der Start- und Landestrecken in Kauf nehmen.

Es gibt keinen Grund, warum die erteilte befristete Ausnahmegenehmigung für die Anflugbefehrerhebung nicht unbefristet erteilt

werden könnte. Die zuständige Luftverkehrsbehörde kann einen Antrag bei dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) stellen. Vergleichbare Ausnahmen gibt es bereits auf anderen VLP in Deutschland.

Besteht ein unbedingter Bedarf für den Flugplatzneubau?

Gutachter Dieter Faulenbach da Costa: Einen Bedarf für den Neubau eines VLP Coburg gibt es nicht. Alle Flugzeuge, die in der Prognose des Planfeststellungsantrags aufgeführt werden können, bis auf eine Ausnahme, ausnahmslos restriktionsfrei am bestehenden VLP Coburg Brandensteinebene verkehren. Nur mit Einschränkungen kann das Flugzeug Cessna Citation 2+ am VLP Brandensteinebene verkehren. Laut Prognose soll dieses Flugzeug im Jahr 2025 insgesamt 425 mal starten und landen. Dafür braucht man aber keinen neuen Flugplatz. Die vorhandenen Ausweichflughäfen werden in der Prognose – Bamberg, Bayreuth, Hassfurt – genannt und liegen in zumutbarer Entfernung.

Gibt es wirklich keine Lärmbelästigung am geplanten VLP-Neubau?

Gutachter Dieter Faulenbach da Costa: Der Landrat sagt richtig, dass alle zwei Tage ein Düsenjet mit einem Einzelpegel von 85 dB(A), also sehr laut, starten und

landen werde. Das steht so im Planfeststellungsantrag und wurde auch so bei den Fluglärmrechnungen berücksichtigt. Dann kommt der Landrat zu den Ergebnissen der Fluglärmrechnungen und nennt einen Pegel von 32 bis 47 dB(A). Zwei Pegel – einmal 85 dB(A) und dann 32 bis 47 dB(A)? -, zwei unterschiedliche Ergebnisse? Nein, einmal ist ein erlebbarer Einzelpegel - 85 dB(A) - und einmal ist es ein Dauerschallpegel. Dauerschallpegel kann man nicht hören und sind nicht erlebbar. Der Dauerschallpegel ist eine rechnerische Größe aus Lärm und Zeit ohne Lärm. An einem Beispiel kann dies deutlich gemacht werden. Eine Pistole wird neben dem Ohr eines Schlafenden abgefeuert. Das Trommelfell platzt und der Schlafende wurde wach. Der Dauerschallpegel der gesamten Nacht lag aber nahe Null.

Die immer wieder angeführten Beispiele über die Lautstärke eines Pkw, eines Kühlschranks oder eines rauschen Blätterwaldes, stellen hörbare Einzelpegel dar und können mit einem Dauerschallpegel nicht verglichen werden. **Nur Einzelpegel sind hörbar und erlebbar. Dauerschallpegel sind nicht hörbar und nicht erlebbar.**

Der Einzelpegel stellt die Emissionsquelle und der Dauerschallpegel ist das rechnerische Immissionsergebnis aus Einzelschallereignis und den Lärmpausen zwischen den Ereignissen.

Kostenüberschlag Neubau VLP Neida

von Dieter Faulenbach da Costa

Zusammenstellung (Kostenüberschlag) der gesamten Investitionskosten für den Neubau des VLP Neida.

Die Betriebskosten können mit 12 Prozent der Investitionskosten angenommen

werden. Die Betriebseinnahmen aus Entgelten, Vermietungen, Verpachtungen und sonstige Einnahmen lassen sich nicht ohne weitere Informationen abschätzen.

Müssen die Baukosten nicht durch den

Flugbetrieb erwirtschaftet werden, reduzieren sich die jährlichen Betriebskosten um ca. 4 Mio. Euro. Für die Anteilseigner ändert sich, für einen Zeitraum von 20 Jahren nichts, nichts. Da müssen die Anteilseigner die Baukosten refinanzieren.

Kostenüberschlag Neubau VLP Neida Baukosten mit Skalierung bis 2020 (Stand 1. Quartal 2015)	in Mio. Euro
Grundstück	
Grunderwerb	2,25 €
Erdarbeiten	6,50 €
Bauvorbereitung	0,13 €
Primäre Anlagen	
Flugbetriebsflächen, Terminal	16,65 €
Sekundäre Anlagen	
Instrumentierung, Befehrerhebung, Landehilfen	0,30 €
Flughafensicherheit	0,65 €
Hochbauten, Hangars, Gaststätte, Garagen, Werkstätten, Tower	9,75 €
Tertiäre Anlagen	
Ver- und Entsorgung	1,50 €
Betankungsanlagen	0,25 €
Elektroversorgung	0,75 €
Verkehrsflächen	0,85 €
Geräte	0,28 €
Landschaftspflege	
Landschaftspflege, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Renaturierung Brandensteinebene	9,50 €
Hindernisbeseitigung, Entschädigungen	1,75 €
Investitionskosten:	51,10 €
Planungsarbeiten, Verfahrenskosten	6,13 €
Zwischensumme 1:	57,23 €
Unvorhergesehenes (Skalierung, u.a.m.)	14,31 €
Zwischensumme 2:	71,54 €
Zu Aufrundung	0,46 €
Gesamtkosten:	72,00 €
Jährliche Betriebskosten	8,64 €



„Meiner Meinung nach haben hier ein paar einzelne Leute ein LUXUSPROBLEM. Aus BEQUEMLICHKEIT mögen diese bei „Schlechtwetter“ keine 30 Minuten Anfahrtszeit zum nächsten Flugplatz auf sich nehmen. Für „KLEINE LEUTE“ ist die Unzumutbarkeit der Entfernung zum Arbeitsplatz in § 121 Abs.4 SGB III geregelt. Danach ist die Annahme einer Beschäftigung zumutbar, wenn die täglichen

Pendelzeiten zwischen Wohnung und der Arbeitsstätte von insgesamt mehr als 2,5 Stunden nicht überschritten werden. Wie gesagt dieser Verkehrslandeplatz-NEUBAU ist ein LUXUSPROBLEM einzelner Personen.“

Thomas Büchner
ÖDP-Stadtrat – Neustadt bei Coburg
ÖDP-Kreisrat – Landkreis Coburg

Warum enthält sich Herr Stoschek bei der Flugplatzdiskussion?

Eine Frage, die sich viele stellen, was KÖNNTE dahinter stecken? Vermutungen von Thomas Büchner

Wir denken an Michael Stoschek: Erfolg durch harte Arbeit, Verhandlungsgeschick, und als ambitionierter Rallyefahrer immer an der Leistungsgrenze von Mensch und Material. So stellen wir uns Ihn vor. Wer könnte diesen Mann etwas abschlagen? Jetzt endlich hat er seine Max-Brose-Straße und nun könnte ja alles wieder gut sein in Coburg. Dummerweise gibt es da noch den Traum vom Neuen Verkehrslandeplatz auf der grünen Wiese im Landkreis, also in Nachbars Garten. Schließlich hat Herr Stoschek vermutlich als einziger ein Flugzeug in seiner Flotte, dass den NEUEN Landeplatz erforderlich machen soll. Aber halt, erinnern wir uns, er war doch mal Präsident der IHK zu Coburg,.... ja stimmt.... Und wollte er nicht auch mal Oberbürgermeister werden? Nein.... So weit hat er sich dann doch nicht aus dem Fenster gelehnt, bei der OB-Wahl 2008 schickte er „sein eigenes Pferd ins Rennen“! Ja, wie hieß die Dame noch?.... Ach, auch egal, man kann ja nicht jedes Rennen gewinnen, aber für das nächste seine Lehre daraus ziehen.

So könnte der Eindruck entstehen: Diesmal probiert er gleich mehrere Rennpferde aus, auf Bahn 1 die IHK, auf Bahn 2 Herr Schumacher, Bahn 3 Herr Wöhner, Bahn 4 den SPD Oberbürgermeister der Stadt Coburg, auf Bahn 5 jetzt auch noch den SPD Landrat des Landkreises Coburg und als „Co-Trainer“ den Geschäftsführer dieser Projektgesellschaft Herrn Kuballa nicht vergessen. Eigentlich eine schlagfertige Truppe, wenn da nicht ein Unsicherheitsfaktor immer und immer wieder auftauchen würde: DER WÄHLER! Klingt wie ein Schimpfwort und wird auch nicht selten von manchem als ein solches benutzt. Plötzlich will doch tatsächlich besagter Wähler selbst entscheiden ob er wegen EINEM Flugzeug einer Beteiligung an einem (lt. fdc Gutachten) 72 Millionen teuren Verkehrslandeplatz zustimmt.... Autsch, nun könnte es doch beim Traum bleiben. Aber keine Bange bei diesem „Rennen“ bleiben ja wieder nur ein paar Pferde auf der Strecke und der „Stallbesitzer“ hat bestimmt schon den nächsten Hengst im Auge.... ;-)

Wir sind gegen den Verkehrslandeplatz, weil unsere landwirtschaftliche Nutzfläche, die Vergrößerung des Betriebes und somit unsere Existenz gefährdet ist. Durch den weitreichenden Landflächenverbrauch wird es für uns unmöglich sein weitere Stallanlagen an der vorgesehenen Fläche, welche seit Jahren dafür eingeplant und optimal geeignet ist, zu errichten. Der Neubau des

Verkehrslandeplatzes, inklusive Anflugsbe- feuerung, nimmt nicht nur wertvolles Land, sondern schadet auch zugleich den Status quo. Das steigende Hochwasserrisiko wird weitreichende Probleme mit sich bringen, die sowohl das Leben von Mensch und Tier negativ beeinflussen werden. Unser jetziger Betrieb und die Zukunft der nächsten Ge- neration ist stark gefährdet.



Das Jahr der Böden

Die Vereinten Nationen haben das Jahr 2015 zum „internationalen Jahr der Böden“ erklärt und damit eine kluge Wahl getroffen, denn: Der Boden ist die Lebensgrundlage von uns allen, wenn beinahe unsere gesamte Lebensmittelerzeugung untrennbar mit dem Boden verbunden ist, führt diese lebenswichtige Ressource in der öffentlichen Wahrnehmung eher ein Schattendasein.

Für Landwirte ist Bodenscholle und Heimat Produktionsfaktor und ein knappes Gut, Existenz und Verantwortung zugleich.

Die Verantwortung für unsere fruchtbaren Böden tragen wir alle. Doch die größte Bedrohung ist nach wie vor der immense Flächenverbrauch in Deutschland. Deutschlandweit verschwinden täglich 73 ha fruchtbares Land unter Teer und Beton. Die Landwirte wehren sich seit Jahren gegen diesen Flächenfraß. Deshalb hat sich auch die Landwirtschaft an dem Bürgerbegehren gegen den neuen Verkehrslandeplatz in Meeder/Neida beteiligt. Es muss endlich Schluss sein mit dieser Landvernichtung. Vor allem für eine Planung, die nur von wenigen gebraucht wird, obwohl es genügend Alternativen von Flugplätzen in der Region gibt. Die bestehenden wie Brandensteinsebene, Steinrücken könnten ausgebaut werden. In Bamberg besteht ein

Verkehrslandeplatz und in Hassfurt ebenfalls. Gehen wir deshalb sorgsam und bewusst mit unserem Grund und Boden um – unsere Kinder und Enkel werden es uns danken!



Heidi Rädlein (ÖDP)
Meisterin der ländlichen
Hauswirtschaft



Foto:Rüdi Weber

Erhalt der Brandsteinsebene als großes Ziel!

Seit Jahren ist die Coburger Bevölkerung, vertreten durch eine sehr große Mehrheit des Stadtrates am Neubau eines Verkehrslandeplatzes im Kreisgebiet interessiert. Die für den gewerblichen Flugbetrieb notwendigen Erweiterungen auf der Brandensteinsebene, bzw. deren angebliche Unmöglichkeit sind ein willkommenes Anlass, die Brandensteinsebene endgültig nicht länger als Flugplatz zu nutzen und der Coburger Bevölkerung die Beeinträchtigungen durch den Flugbetrieb in Zukunft nicht mehr zumuten zu müssen.

Da ist es völlig klar, dass die Stadt Coburg im Sinne ihrer Bürger gerne einen signifikanten Kostenbeitrag für einen Flugplatzneubau im Kreisgebiet erbringt und auch die zukünftigen Betriebsverluste vermutlich mit einem sehr hohen Anteil übernehmen wird.

Was aber völlig schleierhaft ist, welches Interesse der Landkreis an diesem Flugplatzneubau hat und warum er dafür ebenfalls einen signifikanten Kostenbeitrag leisten soll, obwohl er doch unvermeidbar wertvolles Ackerland zur Verfügung stellen muss.

Ob der Landkreis in der Projektgesellschaft vertreten ist oder nicht, darf keinen Einfluss auf seine fachliche Stellungnahme als Gebietskörperschaft im Planfeststellungsverfahren sein. Der Landkreis hat keinerlei Einfluss auf die Planung und auf die Ausführung der Baumaßnahmen, da diese durch die Nutzungsinteressen der Wirtschaft festgelegt werden, mit und ohne Mitwirkung des Landkreises als Mit-Gesellschafter.

Der Landkreis müsste im Gegenteil ein Interesse daran haben, dass zum Ausgleich

für den Landverbrauch durch den Neubau nicht nur die „Brandensteinsebene“ zu Ackerland rückgebaut wird sondern auch ebenfalls der Flugplatz „Steinrücken“ bei Niederfüllbach. Es kann ja wohl nicht sein, dass der Landkreis in Zukunft zwei Flugplätze beherbergt. Diese zusätzliche, jedoch konsequente Rückbauforderung hat bis jetzt noch niemand aus dem Landratsamt gefordert, vermutlich doch nur deshalb nicht, weil das die Baukosten des neuen VLP „unnötig“ erhöhen würde, wofür man als Mit-Gesellschafter nicht gerne verantwortlich sein möchte.

Bei einem erfolgreichen Bürgerentscheid gegen den VLP im Landkreis, ist es nur die logische Konsequenz, als Coburger ein Bürgerbegehren zum Erhalt der Brandensteinsebene anzustreben!

Würden Sie mich dabei unterstützen?



„Bei einem erfolgreichen Bürgerentscheid gegen den VLP im Landkreis, ist es nur die logische Konsequenz, als Coburger ein Bürgerbegehren zum Erhalt der Brandensteinsebene anzustreben! Würden Sie mich dabei unterstützen?“

Dr. Klaus Klumpers
ÖDP-Stadtrat Coburg

Fluglärm und Flugemissionen schädigen die Bevölkerung

Deutscher Ärztetag forderte bereits 2012 nachhaltigen Schutz der Bevölkerung



Durch viele nationale und internationale Untersuchungen sind die negativen gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm auf Menschen eindeutig belegt. Es wurde festgestellt, daß in betroffenen Gebieten die Rate an Herz-Kreislaufkrankungen wie Bluthochdruck, Schlaganfall und Herzinfarkt zunahm. Die Erholungsfähigkeit der Bevölkerung wurde beeinträchtigt und Erschöpfungszustände, Depressionen und Burn-out-Erkrankungen traten vermehrt auf. Bei Kindern lag die Anzahl der Lern- und Konzentrationsstörungen über dem Durchschnitt. Durch den Wertverlust von Wohnneigentum entstanden zusätzlich psychische Belastungen.

Der Deutsche Ärztetag 2012 forderte deshalb den umfassenden Schutz der Bevölkerung vor den Folgen des Flugverkehrs. Die Ärzte stellten fest, daß die Grenzwerte zu hoch liegen und die Bevölkerung nicht genügend vor vermeidbaren Gefahren geschützt wird. Bei geplanten 10000 - 15000 Flügen pro Jahr ist auf dem Verkehrslandeplatz Neida-Wiesefeld mit 2 - 3 Flugbewegungen stündlich zu rechnen. Mehrminütige Belästigungen durch Start- oder Landeanflüge und Warteschleifen mit an- und abschwellendem Fluglärm betreffen einen großen Bereich des Landkreises und die dort wohnenden Bürger. Dazu kommen Belastungen durch einzelne Nachtflüge

mit Aufweckreaktionen in Neida, Beiersdorf und Wiesefeld. In den letzten beiden Abschnitten der Ärztetagsresolution wurde es als nicht hinnehmbar bezeichnet, wirtschaftliche Interessen wider besseren Wissens flächendeckend zu Lasten der Gesundheit und der Lebensqualität der Bevölkerung durchzusetzen. Ärzte haben die Pflicht, auf Missstände hinzuweisen, um die Bevölkerung vor unnötigen Gesundheitsgefahren zu schützen.

Dr. Marten Schrievers
Thomas Kreisler
Ärzteinitiative Coburg gegen Fluglärm



Ihr Öffentlicher Nahverkehr

Haben Sie Kinder, die noch zu jung zum Autofahren sind?
Sind Sie oder Ihre (Groß-)Eltern alt oder gesundheitlich eingeschränkt?
Wollen Sie unsere Umwelt im Nahverkehr schonen?
Wollen oder müssen Sie sich das Geld für einen Zweitwagen sparen?
Stehen Sie oft ohne Busanschluss am Bahnhof?
Kommen Sie heute im Nahverkehr an Ihr Ziel?
Sie sind heute auch ohne Öffentlichen Nahverkehr mobil?
Wollen Sie mobil alt werden? Werden Sie gesund bleiben?
Werden Sie auch in Zukunft selbst fahren können?
Oder werden Freunde, Familie, Nachbarn Sie mitnehmen?
Glauben Sie, dass der Nahverkehr noch da sein wird, wenn Sie ihn brauchen?
Erwarten Sie dass sich neue Wege der Mobilität von selbst entwickeln werden?
Sollen solche Lösungen auch in unserem Landkreis gesucht, konzipiert und umgesetzt werden?
Soll sich unser Kreistag für den Öffentlichen Nahverkehr so einsetzen wie für den



Erich Wohnig
Informatiker, Bad Rodach

ICE-Halt im Fernverkehr?
Glauben Sie, dass wir beim geplanten Neubau und Betrieb eines Verkehrslandeplatzes Vorbild für Deutschland werden, weil wir kein Geld nachschießen müssen? Vertrauen Sie darauf, dass unser Landkreis UNSERE Mobilität in Zukunft genauso fördern können wird?

Regionaltalk – nachgehakt

Herr Bernd Höfer, 1. Bürgermeister der Gemeinde Meeder, äußerte sich auf Frage durch Herrn Köhler (Coburger Tageblatt) zur Bewertung der Auswirkungen für die Gemeinde Meeder wie folgt:

Zitat:
„Für uns ist die finanzielle Belastungskomponente entscheidend. Ebenso erschienen uns die Baukosten nicht transparent genug. Auch die voraussichtlichen Kosten der Erdbewegungen bei geschätzten 650.000 cbm dürften u.E. bei mind. 2,2 Mill. liegen. Ich denke auch es ist unstrittig, dass unabhängig von den Baukosten, wir alle objektiv davon ausgehen, dass im Falle eines defizitären Betriebs die Kosten von den Beteiligten getragen werden müssen. Nachdem der Landkreis gegenwärtig mit 9,65 % an der

Gesellschaft beteiligt ist, wird er ein entsprechendes Defizit in dieser Höhe tragen und dieses natürlich im Haushalt ausweisen und refinanzieren. Refinanzieren durch Erhöhung der Kreisumlage, welche gegenwärtig bei 45 % Punkte liegt. Am Beispiel hier in der Gemeinde Meeder darf ich festhalten, dass eine Erhöhung um einen Prozentpunkt für uns bereits rd. 30.000,- € bedeutet. Wenn man der Haushaltsentwicklung des Landkreises gem. Medienberichten folgt, wäre eine Erhöhung um 2,5 % Punkte, welche knapp 1,5 Mill. Euro betragen, für uns eine Mehrbelastung von 75.000,- € im Jahr. 75.000,- € im Jahr, (zusätzlich zu 1,3 Mill. Kreisumlage für 2015) welche für dringende Sanierungsmaßnahmen im Straßenbau und freiwillige Leistungen fehlen werden.

Auch unsere Bauleitplanung wird eingeschränkt (Gewerbeflächenexpansion Wiesefeld, Baugebiete Wiesefeld und Neida, Großwalbur, Erweiterungen z.B. Hochregallager Milchwerke Ofr.). Ferner sind die Belastungen für unsere Infrastruktur (Straßen – während der Bauphase ca. 16.500 LKW-Fahrten a 40 t., Wasser und Kanal) nicht zu leisten bzw. tragbar. Weitere Aspekte: Wertverluste an Eigentum der Bauplätze in Neida – 4 Bauplätze x 40.000,- €, Tauschflächenverlust - Flächenvernichtung, Gemeindeeigentumsflächen knapp 5,5 ha. Ferner wird eine Verschärfung der Hochwassersituation in Wiesefeld, Kösfeld und für die Kläranlage Kösfeld erwartet.“

„Max Brose-Stoschek-Schumacher Flugplatz“

Begeistert habe ich den Regionen-Talk zum Verkehrslandeplatz Neida/Wiesefeld am 06.05.2015 in Meeder verfolgt. Und ich muss schon sagen, dass ich seitdem ein Fan der Firma Schumacher aus Ebersdorf und deren vehementen Forderungen nach einem weiteren Flugplatz in Coburg bin. Besonders entzückt hat mich Geschäftsführer Björn Schumacher und seine berechtigte Sorge um die Gewerbesteuer-Einnahmen im Raum Coburg. Ohne den VLP Neida/Wiesefeld, so Schumacher im Übrigen, ist der Wirtschaftsstandort Coburg zukünftig eventuell nicht mehr ausreichend attraktiv und ein Ausbau der Brandensteinebene sowieso nicht bedarfsgerecht möglich. Hier meine Vision um den Flugplatz-Gegnern und Björn Schumacher ein beidseitiges Erfolgserlebnis zu beschieren: Die Firma Schumacher schließt Ihre vier Billigproduktions-Werke in Polen und verlagert diese Arbeitsplätze in den Raum

Coburg. Die Gewerbesteuer-Einnahmen in Coburg steigen dadurch und es entstehen hier bei uns neue Arbeitsplätze, was ja eines der erklärten Ziele von Björn Schumacher ist. Björn Schumacher und seine Mannschaft müssen darauf hin nun nicht mehr ständig nach Polen fliegen, weil man sich einfach vor Ort um Alles kümmern kann und die Qualität wieder „made in Germany“ ist. Würden wir da nicht alle profitieren und wäre der geplante Verkehrslandeplatz vielleicht völlig überflüssig, wenn andere Firmen nachziehen, beziehungsweise sich endlich mit der heute verfügbaren Videokonferenz-Technik beschäftigen? Für den Fall, dass der VLP doch gebaut wird, möchte ich, um zukünftige Streitigkeiten gleich von vornherein zu vermeiden, noch eine Empfehlung für die Namensgebung abgeben: Wie wärs mit einem „Max Brose-Stoschek-Schumacher Flugplatz“?



Ingo Schulz – Rödental
Gruppenleiter IT

Nutzlosigkeit und Größenwahn

Sehr geehrte Damen und Herren
Liebe Coburger in Stadt und Land
Geliebte Wahnsinnige

Alle paar Jahre wird irgendeine Sau durch das politische Dorf getrieben, um dann aber doch irgendwann von der Realität geschlachtet zu werden. In der Regel sind diese Irrsinnprojekte gekennzeichnet von Nutzlosigkeit und Größenwahn, einzig dem Zwecke der Denkmalerstellung für scheidende Politiker oder Großindustrielle geschuldet. Im Zuge unserer Zeit scheinen diese Säue jetzt bundesweit kleine Ferkelchen, in Gestalt von Regionalflugplätzen bekommen zu haben. Auch im Falle des geplanten „Coburg International Airport“ wurde nun ein solches Schweinchen in die Welt gesetzt.

Die Sinnentleerung solcher Projekte wurde Deutschlandweit schon mehrfach dokumentiert und braucht nun nicht noch von mir begründet zu werden. Fest steht, Gewinne wird dieser Flughafen nie machen, er verbraucht nur Landschaft und Geld.

Die besondere Dämlichkeit dieses Unterfangens wird durch den Umstand verdeutlicht, dass Coburg ja bereits einen Flughafen besitzt, der für die örtlichen Zwecke mit weit geringerem Finanzaufwand angepasst werden müsste. Aber dann wäre er ja nur ein Ferkel und keine Sau, sprich Imagetechnisch minderbemittelt. Wahrscheinlich wird er ja sowieso „Max Brose Flughafen“ heißen müssen, wie ich die politische Situation im Coburger Stadtrat einschätze.



Kabarettist und Autor
Helmut Vorndran

Auf Deutsch gesagt, dieses Projekt entbehrt jeder sachlichen Grundlage, sofern man sich auf den Terminus „Sachliche Grundlage“ im Ursprungssinne verständigen kann. Oder bildlich als Kabarettist gesprochen:
„Wenn diese Flughafenidee mein Hund wäre, würde ich ihn einschläfern lassen.“

Ich wünsche viel Energie und Durchhaltevermögen beim Widerstand!

Gruß aus der Mühle

Helmut Vorndran



zur Wahl zu gehen am 14.6. oder Briefwahl beantragen
KEIN NEUER VLP IM LANDKREIS

Stimmen Sie am 14.6.2015 für eine Zukunft ohne Flugplatz im Landkreis

22 Gründe, diesen Bürgerentscheid mitzutragen von Gerhard Wolf, BI Kein Verkehrslandeplatz zwischen Neida und Wiesenfeld



Demo am Landratsamt

Am 14.6.2015 haben die Bürger die Möglichkeit, den Austritt des Landkreises aus der "Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz" zu erzwingen. Der Austritt brächte die Konstruktion dieser Gesellschaft zu Fall, da beide Gebietskörperschaften, die Stadt Coburg und der Landkreis, gemeinsam 51 % der Anteile halten müssen. Durch den Austritt des LK wäre dieser Vertrag nichtig, die Durchführung des Vorhabens und die damit befürchteten Enteignungen privaten Besitzes erheblich erschwert. Denn, die private Gesellschaft, die diesen VLP bauen will, hat keinen Rechtsanspruch auf einen Neubau und vertritt zudem ein privatwirtschaftliches und kein öffentliches Interesse.

22 Gründe, diesen Bürgerentscheid mitzutragen:

- Grundsätzlich betonen die Gegner des Flugplatzes, dass sie den Betrieb eines Verkehrslandeplatzes für unsere Wirtschaft in Coburg voll unterstützen.
- Sie sind für die Verlängerung bzw. Aufrüstung der Brandensteinebene zur Nut-

- zung der Geschäftsflieger im Werkflugverkehr.
- Sie sind aber gegen einen Neubau im Landkreis, der wie geplant, völlig überdimensioniert wäre.
- Die Anforderung unserer Wirtschaft kann auf der Brandensteinebene problemlos erfüllt werden. Es sind doch pro Jahr nur rd. 750 Firmenflüge. Am Tag wären das gerade mal zwei.
- Dieser geringe Bedarf rechtfertigt in keiner Weise die Investition in Höhe von 30 Mio. € für den Bau eines von privater Hand betriebenen Charterflugplatzes.
- Dagegen sind 95 % der ca. 15.000 Flüge privater Natur. Es sind Hobby- und Sportflieger mit kleinen Flugzeugen und Segelfliegern.
- Dass der Coburger Flugplatz für die Firmenflieger zu klein wäre, ist eine falsche Behauptung und führte in der ganzen Diskussion zur Verunsicherung der Bürger.
- Das größte in Coburg stationierte Flugzeug benötigt unter 800 m Startstrecke. Wofür soll dann ein Flugplatz mit einer Startbahnlänge von 1.420 m gebaut werden?
- Die Brandensteinebene wäre ausbaubar.

- Mehrere Gutachten von 2002 bis heute bestätigen, dass die Landebahn verlängert werden kann. Das mussten selbst die jetzige Planungsfirma und auch der damalige Coburger OB Kastner auf Druck der Bürgerinitiativen einräumen.
- Ständig wird mit der falschen Aussage argumentiert, dass die Brandensteinebene geschlossen werden muss. Das ist ebenfalls eine glatte Lüge.
- Die Deutsche Flugsicherung GmbH hat mit Schreiben vom 13.7.2011 den richtlinienkonformen Zustand des Flugplatzes festgestellt, er entspricht den gemeinsamen Grundsätzen von Bund und Ländern und kann auch nach 2019 weiter betrieben werden.
- Den Unternehmern stehen im Umkreis von ca. 100 km vier Verkehrslandeplätze in Coburg, Bamberg, Bayreuth und Haßfurt zur Verfügung. Z. Zt. haben drei davon die Genehmigung des geforderten IFR-Anflugverfahrens, die einen Flugbetrieb bei ungenügenden Sichtverhältnissen erleichtert. Die BE kann lediglich diesen Status des IFR-Verfahrens ab 2020 verlieren. Eine Verlängerung ist aber aus Sicht von Experten möglich.



Regelmäßige Informationsveranstaltungen

- Für einige Firmen sind diese Entfernungen zu den alternativen Flugplätzen zu groß. Sie wollen direkt vor der eigenen Haustüre aus fliegen.
- Neben dem übertriebenem Anspruchsdenken und mangelndem Bedarf ist aber die Finanzierung ein weiteres gravierendes Problem.
- Die eingereichten Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren müssen konkrete und nachvollziehbare Aufstellungen zu den Gesamtkosten enthalten.
- Sie weisen aber nur vage und pauschale Angaben zur Finanzierung des Vorhabens aus. Es mangelt weiter an einer detaillierten und nachvollziehbaren Auflistung der Kosten des Baus und der Kosten der Unterhaltung und des Betriebs. Und das nach 5 Jahren Planungszeit.
- Vor dem Hintergrund, dass die zu erwartenden Baukosten erheblich über dem bisherigen Gesamtkosten liegen, ist mit einem Mehraufwand zu rechnen. Den tragen dann die Landkreisbürger, dank einiger uneinsichtiger Kreisräten.
- Ein international renommiertes und mit dem Bau von über 30 Flugplätzen beauftragtes Planungsbüro sieht die Baukosten

- bei mehr als dem Doppelten.
- Sollten die Kosten sich z.B. nur um 10 Mio. € erhöhen, würde die Stadt und der Landkreis (also die Bürger) pro Jahr mit 500.000 € zur Kasse gebeten.
- Einen Plan B, wie die zu erwartenden Mehrkosten finanziert werden sollen, wurde bisher nicht bekannt gegeben.
- Interessant ist, dass Innenminister J. Herrmann, die 15 Mio. € auch für den Ausbau der Brandensteinebene bereitstellen würde (Interview mit München-TV vom 29.Sept. 2014).
- Fragwürdig ist auch der Text des Ratsbeschlusses, der suggerieren soll, dass durch diesen Neubau im Landkreis Arbeitsplätze auszubauen wären. Ein Argument, an das wohl nur noch Politiker glauben.

Sie können mitbestimmen. Bitte nutzen Sie die Möglichkeit dieses demokratischen Verfahrens. Wir müssen uns nicht alles bieten lassen. Ihre Bürgerinitiative: „Kein Verkehrslandeplatz zwischen Neida und Wiesenfeld“, Gerhard Wolf
 Bad Rodach, im Mai 2015



Von Landebahnen und Autobahnen

Schumacher-Pilot Klaus Wanjura beklagte im Rahmen der Podiumsdiskussion in Meeder wortreich die mangelnde Länge der Landebahn auf der Brandensteinebene. Es sei nicht fair, dass die Piloten und Fluggäste in Coburg nicht die gleichen Standards geboten bekommen, wie auf großen Flughäfen. Er wüschte sich als Berufspilot einfach ein Stück mehr Sicherheit, so Wanjura. Auf den ersten Blick ein nachvollziehbarer Wunsch. Der Wunsch nach mehr Sicherheit, den kann man doch niemandem abschlagen? Nun ist nicht jeder von uns Berufspilot. Allerdings fahren viele von Ihnen, liebe Leser, täglich mit dem Auto auf die Arbeit. Manche müssen vielleicht gar als Berufskraftfahrer auf den Straßen der Republik,

und darüber hinaus, ihre Kilometer abspulen. Haben Sie schon einmal über IHRE Sicherheit nachgedacht? Unbestritten und laut allen Statistiken sind die Autobahnen in Deutschland die sichersten Straßen. Klar, die sind breit, mehrspurig ohne Gegenverkehr, mit Leitplanken, Standstreifen usw. Ähnliche Verhältnisse finden wir auf ausgebauten Bundesstraßen vor. Aber es gibt auch die vielen Staats-, Kreis- und Ortsstraßen, die eben keine Autobahnstandards vorweisen können. Da sind die Fahrbahnen enger, die Bäume stehen näher zum Fahrbahnrand, die Kurven sind schärfer, der Belag schlechter (geworden...in den letzten Jahren...). Können wir deshalb, aus Sicherheits-

gründen, alle deutschen Straßen auf das Sicherheitsniveau von Autobahnen hochrüsten? Natürlich nicht. Unfallschwerpunkte werden entschärft, Leitplanken gesetzt, wo es notwendig erscheint. Aber ein Restrisiko bleibt. Und dies ist auf Landstraßen immer höher, als auf Autobahnen. Wenn auf der Landstraße meine Bremsen vor der nächsten scharfen Kurve versagen, oder ich am Steuer einschlafe, lande ich am nächsten Baum, oder im Gegenverkehr. Vor diesem Hintergrund erscheinen die Probleme des Herrn Wanjura auf der Brandensteinebene vielleicht dann doch in einem etwas anderen Licht. Er hat sich bis jetzt, wie Tausende andere Piloten vor und nach ihm, mit den dortigen Gegeben-

heiten arrangiert. Er muss möglicherweise etwas aufmerksamer sein, als auf einer 2000-Meter-Startbahn. Aber auch wir Autofahrer müssen auf den kleinen Landstraßen unserer Region aufmerksam sein. Und niemand von uns käme auf die Idee, zu verlangen, die Ortsverbindungsstraße von Ottowind nach Meeder zu verlegen, und vierspurig neu zu bauen, nur weil dies sicherer wäre. Auch aus diesen Überlegungen heraus lautet unsere Forderung: Mehr Sicherheit für Herrn Wanjura und seine Fluggäste durch bestmöglichen Ausbau des bestehenden Flugplatzes auf der Brandensteinebene. Dies kann schnell und kostengünstig geschehen. Keinen überdimensionierten und unnötigen Neubau im Landkreis!

Gedanken zum geplanten Flugplatzneubau bei Neida

von Hubertus Steinerstauch, Pilot



Die Stadt Coburg hat das Glück, einen der ältesten und traditionsreichsten Flugplätze ganz Deutschlands zu besitzen, eröffnet im Jahr 1913. Durch seine unmittelbare Nähe zur Stadt und dabei gleichzeitig auf einem Hochplateau gelegen, bietet er eine Menge von Vorteilen:

Jedes startende und landende Flugzeug befindet sich, sobald es die ersten bzw. letzten Häuser überfliegt, bereits deutlich mehr als 150 Meter über Grund. Dies ist ein wesentlicher Punkt zur Verminderung des Fluglärms.

Besucher sind selbst zu Fuß in kürzester Zeit in der Stadt.

Durch die Lage auf dem Hochplateau ergeben sich optimalste Bedingungen für den Segelflug. Hangwind und Thermik gibt es nahezu das ganze Jahr über. Auch der Segelflug ist ein wesentlicher Faktor beim Betrieb und für den Fortbestand eines Flugplatzes.

Seit einigen Jahren gibt es eine neue eu-

ropäische Sicherheitsbehörde, die nun für den sogenannten Werkflugverkehr, für welchen die Brandensteinebene auch in gewissem Umfang genutzt wird, neue Reglementierungen geschaffen hat. Dies ist ein sehr umfangreiches Werk, deshalb soll hier nur das Ergebnis genannt werden: Sofern eine verlängerte Anflugbefehrerung installiert wird von 150 auf 420 Meter, ist die Brandensteinebene unbefristet für den Instrumentenflug nutzbar.

Weiterhin kann die Brandensteinebene uneingeschränkt genutzt werden für

- alle einmotorigen Flugzeuge mit Kolbenmotorantrieb
- alle mehrmotorigen Flugzeuge mit Kolbenmotorantrieb
- alle einmotorigen Flugzeuge mit Propellerturbine.

Die Beschränkungen beginnen bei mehrmotorigen Flugzeugen mit Propellerturbine und Jets. Für diese muss die vorhande-

ne Startbahn mindestens so lang sein, dass im Falle eines Motorausfalls beim Start das Flugzeug auf der restlichen Bahn wieder sicher zum Stillstand kommt. Diese Regelung ist ja auch sinnvoll.

Allerdings gibt es genau das gleiche Problem wie in Coburg zur Zeit auch auf etwa 900 anderen Flugplätzen, an welchen ebenfalls der Werkflugverkehr jetzt eingeschränkt wird. Deshalb arbeitet auch die Flugzeugindustrie jetzt mit Hochtouren daran, vorhandene Flugzeuge für diese kurzen Bahnen tauglich zu machen. Verbesserte Propeller, stärkere Motoren und leichtere Bauweise sind einige Möglichkeiten für dieses Ziel. Es ist davon auszugehen, dass dieses Ziel in absehbarer Zeit erreicht wird. Und sollte dies bis zum Jahre 2020 der Fall sein, hätte man den bestens laufenden Flugplatz Brandensteinebene platt gemacht und Unsummen an finanziellen Mitteln für einen völlig unnützen Raubbau geopfert.



Lärmbelastigung vorprogrammiert

Die Platzrunde des neuen Verkehrslandeplatzes ist lt. H. Steinerstauch/Pilot/Aeroclub viel zu eng geplant. Der Gegenanflug führt in niedriger Höhe, z.B. in 250 Meter über Grund über den Callenberger Forst (Landschaftsschutzgebiet und Naherholungsgebiet). Lärmbelastigungen sind hier vorprogrammiert.

Die Platzrunde verstößt gegen §6 der Luftverkehrsordnung, wo es heißt: Sicherheitsmindesthöhe ist die Höhe, bei der weder eine unnötige Lärmbelastigung, noch im Falle einer Notlandung eine unnötige Gefährdung von Personen und Sachen zu befürchten ist. Der Gleitwinkel bei Motorausfall aller gängigen kleineren

Flugzeuge liegt bei 1 zu 10. Aus 250 Meter kommt man dann noch maximal 2,5 km inklusive Landeinteilung. Innerhalb dieser 2,5 km ist aber hier überall hoher Baumbestand. Ebenso betrifft die Lärmbelastigungen den OT Beiersdorf. Aufgrund des sehr kurzen Endanfluges in Westrichtung ist die Platzrundenhöhe von 2000 ft bereits im Gegenanflug, etwa auf Höhe der Ortschaft Herbartsdorf zu verlassen. Bei einem Gleitwinkel von 3 Grad wird der Endanflug in ca. 95 Meter über Grund eingeleitet.

Die geplante Platzrunde ist nicht annähernd mit schnellen Turbopropflugzeugen und erst recht nicht mit Jets zu fliegen.

Diese werden jedes Mal bei Westwind genau über das Vogelschutzgebiet in niedriger Höhe daherkommen. Flugzeuge, die den Flugplatz in Richtung Westen nach Instrumentenflugregeln anfliegen, benötigen einen etwa 18 km langen Geradeausanflug. Dieser führt in niedriger Höhe über die Nordstadt von Coburg und genau durch das Vogelschutzgebiet. Dieses wird in bis zu 210 Meter Höhe über Grund überflogen. Hier geht sowohl eine Gefahr aus für die Vögel, als für die anfliegenden Flugzeuge, als auch für die Bevölkerung. Gerade ein Vogelschlag mit einem Jet führt im Großteil der Fälle zum Triebwerksausfall.

Schwarzstorch und Rotmilan

Artenschutz betrifft nicht nur die Arktis, sondern auch unsere nahe Umgebung.



Der Rotmilan, Deutschlands heimlicher Wappenvogel.

Der Rotmilan, Deutschlands heimlicher Wappenvogel ist ein ganz besonderer Greifvogel. Seine unverwechselbare Silhouette ist beeindruckend. Es geht ihm jedoch zunehmend schlechter. Seit den 1990-er Jahren hat sein Bestand um ca. ein Drittel abgenommen. Gerade bei uns hier in Deutschland muss ihm besonders geholfen werden, da mehr als die Hälfte der auf der Welt lebenden Tiere, in Deutschland leben und brüten. Allein im näheren Einflussbereich des geplanten Flugplatzes bei Neida sind 5 Horste mit Brutvögeln betroffen, ein Horst durch Rodung. Alle sind jedoch durch den Wegfall von Teilen ihres Futtergebiets in Mitleidenschaft gezogen. Das bedeutet, wenn in schlechten Jahren das Futter knapp wird, wird es auf jeden Fall verstärkt zum Tod von Jungtieren kommen. Der Rotmilan steht auf der Europäischen Vogelschutzrichtlinie in Anhang 1 und unterliegt somit der höchsten Schutzstufe Europas. Der Bereich um den geplanten Flugplatz in Neida gehört zu einem Hot Spot dieser Greifvögel in Deutschland. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit fördert das Projekt Biologische Vielfalt auch zum Schutz des Rotmilans, der Flugplatz in Neida wird hier größten Schaden anrichten.

Die Schwarzstörche (s. Titel)

Sie sind sehr seltene und scheue Gesellen, seit vielen Jahren kommen sie regelmäßig zur Futtersuche nach Neida. Im Gutachten für den geplanten Flugplatz wurde, nachdem in der Zeitung stand, dass sie in Neida vorkommen, ein Sondergutachten erstellt. Was muss man von einem Gutachten halten, in dem steht, dass man aus der Zeitung erfahren hat, dass es in Neida auch Schwarzstörche gibt. Auch sie stehen auf der Europäischen Vogelschutzrichtlinie im Anhang 1. Der Flugplatz wird dazu führen, dass diese Schwarzstörche diese Region nicht mehr aufsuchen werden, sie sind sehr empfindlich. Auch die Aussage, im Gutachten zum Flugplatz, es wäre nur ein einzelner Storch stimmt nicht. Diese Störche wurden im letzten Jahr mehrfach fotografiert, auf den Fotos ist klar zu erkennen dass es sich um verschiedene Vögel handelt.

Die Silberreiher

Sie stehen ebenfalls unter dem Schutz der Europäischen Vogelschutzrichtlinie im Anhang 1. Auch sie sind im Gutachten zum Flugplatz nicht vorhanden. Jeder der von August bis April nach Bad Rodach fährt kann die Silberreiher in großer Anzahl sehen, wieso die Gutachter für den Flugplatz sie nicht gesehen haben ist mir unklar. Vielleicht sollte die Presse darüber berichten und dann gibt's wie beim Schwarzstorch, ein Sondergutachten.

Die Reihe der geschützten Arten in diesem Gebiet in dem der Flugplatz entstehen soll lässt sich noch um einiges verlängern. Die Bekasine, die Rebhühner, die Kibitze, die

Schleiereule, der Schwarzmilan, der Uhu, die Feldlerche, und und und.

Völlig unverständlich ist, dass Piloten von Firmen behaupten sie brauchen den neuen Flugplatz bei Neida, aufgrund fehlender Sicherheit. Diese Piloten sollten sich die Zählungen der Zugvögel zwischen Wiesenfeld und Neida anschauen. Es handelt sich um eine Zugroute für Vögel. Jedes Jahr ziehen hier große Schwärme durch. Die Größten dürften die Kraniche sein, aber auch Kibitze, Gänse, Enten etc. kommen häufig in großen Zahlen vor. Nicht umsonst wurde das Gebiet entlang der Sulz vom Goldbergsee bis Breitenau und darüber hinaus als Important bird areas ausgewiesen.

Noch unverständlicher wird es bei der Sicherheit beim Landeanflug der großen Maschinen, die aus östlicher Richtung anfliegen. Sie müssen über den Goldbergsee und die Glender Wiesen hinweg. Wie Piloten errechnet haben, sind sie im Landeanflug über den Glender Wiesen nur noch 210 m hoch, das ist eine Höhe in der sich sehr oft, sehr viele Vögel bewegen. Ein Zusammenstoß mit größeren Vögeln wie Gänsen, Kormoranen oder Reiheren ist hier sicher, nur eine Frage der Zeit, und es gibt hier keinen Hudson River, zum Wassern.

Der Callenberger Forst soll bei der Platzrunde, in ganzer Länge überflogen werden. Für dieses Gebiet gibt es keine Untersuchung bezüglich Tierbestand oder Artenschutz. Und das, obwohl die Flughöhe um 400 ft. (120 m) niedriger angegeben wurde als auf die jetzige Platzrunde der Brandensteinebene.

Die Europäische Vogelschutzrichtlinie sagt aus, dass alle 192 Vogelarten die im Anhang 1 genannt sind besonderem Schutz unterliegen. Die Brut, Rast, Mauser, Überwinterungsgebiete dieser besonders geschützten Vogelarten sind zu schützen und auszubauen, und Zughindernisse sind zu beseitigen.

Die meisten dieser Vogelarten stehen auch auf der Roten Liste in Deutschland oder Bayern, nur hat man in Neida das Gefühl das die Verantwortlichen noch nichts von Naturschutz gehört haben.

In der Beschlussfassung zum Bürgerentscheid, hat der Kreistag am 17. 03.2015 beschlossen, "Eine gesetzliche Verpflichtung zum Bau bzw. Betrieb eines Verkehrslandeplatzes bzw. eine Beteiligung des Landkreises an der VLP GmbH besteht jedoch nicht".

Im Bereich Naturschutz, gibt es jedoch Gesetze und Bestimmungen die so einen Bau verbieten.

Also raus aus dieser VLP GmbH, der 14.06.2015 macht es uns möglich. Ralf Wielgosch aus Neida

Wir werden Euren Flugplatz NICHT bezahlen!

So wählen Sie richtig!

Stimmzettel für die Bürgerentscheide im Landkreis Coburg

**BÜRGERENTSCHEID
14. JUNI 2015**

am 14. Juni 2015

Bürgerentscheid 1 Bürgerbegehren Austritt aus der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg GmbH	Bürgerentscheid 2 Ratsbegehren Verbleib in der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg GmbH
„Sind Sie dafür, dass der Landkreis Coburg 1. jede Beteiligung an einer Planungs-, Bau-, Besitz- bzw. Betriebsgesellschaft betreffend den Verkehrslandeplatz Meeder-Neida unverzüglich aufgibt und 2. finanzielle Leistungen, auch Bürgschaften, zugunsten einer derartigen Gesellschaft unterlässt?“	„Soll der Landkreis Coburg in der Projektgesellschaft „Verkehrslandeplatz Coburg GmbH“ mit dem Ziel verbleiben, Arbeitsplätze im Coburger Land zu erhalten und auszubauen?“
Sie haben hier eine Stimme	Sie haben hier eine Stimme
<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein
Stichfrage Werden Bürgerbegehren und Ratsbegehren in einer nicht zu vereinbarenden Weise beantwortet (Bürgerbegehren und Ratsbegehren mehrheitlich mit Ja oder mehrheitlich mit Nein), entscheide ich mich für	
Sie haben hier eine Stimme	
<input checked="" type="radio"/> Austritt aus der Gesellschaft	<input type="radio"/> Verbleib in der Ge

ODER BRIEFWAHL BEANTRAGEN

BÜRGER IHRER REGION

gegen den neuen Verkehrslandeplatz – im ganzen Landkreis Coburg

unterstützt von Bürgerinitiative Bad Rodach · IG Grundstückseigentümer und Bewirtschafter – gegen den Verkehrslandeplatz



Landesbund
für Vogelschutz
in Bayern e.V.

