

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Sabine Stüber, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 17/13412 –**

### Flugplatzneubau im Landkreis Coburg

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Projekt Neubau Verkehrslandeplatz Coburg bei Wiesenfeld bzw. Neida (Gemeinde Meeder, Bayern) steht vor der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens. Noch im Raumordnungsverfahren 2007 hatte der Kreistag Coburg alle im Landkreis Coburg befindlichen Standorte als nicht raumverträglich abgelehnt. Die Zustimmung des Kreistages Coburg zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erfolgte dennoch im Jahr 2010, weil argumentiert wurde, dass nach dem Auslaufen der befristeten Instrumentenflugerlaubnis (IFR) zum 31. Dezember 2010 der bisherige Verkehrslandeplatz Brandensteinebene nicht mehr für den Werkflugverkehr nutzbar sein werde. Dadurch würde die Abwanderung von Firmen aus der Region, also auch der Verlust von Arbeitsplätzen drohen. Durch die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erhoffte sich Coburgs Oberbürgermeister eine erneute Verlängerung der Erlaubnis für IFR-Flugbetrieb, was auch erfolgte.

Eine finanzielle Beteiligung des Landkreises Coburg an dem Neubauprojekt wurde im Beschluss des Kreistages vom 21. April 2005 abgelehnt. Die Zustimmung des Kreistages Coburg zum Planfeststellungsverfahren erfolgte bei Unklarheit über die zukünftigen finanziellen Verpflichtungen des Landkreises Coburg am 18. Mai 2010. Die Hauptbefürworter und wahrscheinlichen Hauptnutzer des Neubaus – örtliche Firmen und der Aero-Club – lehnen wiederum eine finanzielle Beteiligung ihrerseits ab und erwarten das Tragen der Kosten durch Stadt und Landkreis Coburg im Rahmen der Daseinsvorsorge. Dies geht aus Mitteilungen des Landrats, der Industrie- und Handelskammer zu Coburg und der Berichterstattung der Coburger Zeitungen hervor. Bei einer Zahlungspflicht oder Übernahme der Zahlungslast durch den Landkreis wären über die Kreisumlage automatisch die Kommunen finanziell belastet.

Der bestehende Flugplatz Brandensteinebene ist bestandskräftig unbefristet für den Luftverkehr nach Sichtflugregeln für Flugzeuge von 2 bis 5,7 Tonnen genehmigt. Bei dem auf der Brandensteinebene durchgeführten Instrumentenflugbetrieb handelt es sich um den Werkflugverkehr von zwei Coburger Firmen. Gewerblicher Verkehr findet kaum statt.

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 24. Mai 2013 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Zur Wiedererlangung der Erlaubnis für den Instrumentenanflug wurde die Brandensteinsebene richtlinienkonform, d. h. entsprechend der Richtlinie für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Instrumentenflugbetrieb von 2001 ausgebaut. Die Schwellen wurden von 30 auf 60 Meter verlängert, dadurch die bestehende Landebahn etwas verkürzt. Eine Anflugbefeuerung wurde gebaut, aufgrund der Topographie mit einer Länge von 150 Metern. Die Genehmigung für den Instrumentenflugbetrieb wurde erneut befristet erteilt, bis zum 31. Dezember 2019. Zu diesem Zeitpunkt soll nach dem Willen der Planungsgesellschaft der Neubau in Betrieb gehen und die Brandensteinsebene geschlossen werden.

Anlässlich einer Pressekonferenz auf der Brandensteinsebene zur Wiedererlangung der Instrumentenflugerlaubnis am 18. Juli 2013 stellten der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Andreas Scheuer und der Abteilungsleiter für Luft- und Raumfahrt im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Ministerialdirektor Gerold Reichle klar, dass man den Coburgern weit entgegengekommen sei (Coburger Neue Presse und Coburger Tageblatt vom 19. Juli 2011). Die Zustimmung zur Wiedererlangung des Instrumentenflugs sei verknüpft mit der Bedingung, einen neuen Flugplatz zu bauen. Das BMVBS werde sich jährlich über Planungs- und Baufortschritte berichten lassen. Der Plangenehmigungsbescheid der Regierung von Mittelfranken, Luftamt Nordbayern, vom 26. August 2011 zur Wiedererlangung der Instrumentenanflugerlaubnis enthält auf Seite 2 unter 2.1 eine gleichlautende Aussage.

Richtlinienkonform ist offensichtlich eine Anflugbefeuerung von 420 Meter Länge. Auf der Brandensteinsebene gab es seit 2001 Instrumentenanflug mit dem „Stand by Alone“-Verfahren in Verbindung mit der Errichtung des so genannten Luftraum F. Nun wurde eine 150 Meter lange Anflugbefeuerung installiert, befristet bis zum 31. Dezember 2019.

Im Widerspruch zu dem Vorgehen in Coburg, wo der bestehende Verkehrslandeplatz nach dem Auslaufen der befristeten Ausnahmegenehmigung für IFR-Betrieb – trotz neu errichteter 150 Meter Anflugbefeuerung – geschlossen werden soll, stehen die Flugplätze Bayreuth und Allendorf/Eder. Aufgrund seiner topographischen Lage hat der Flugplatz Bayreuth nur eine Anflugbefeuerung von 150 Meter. Diese Ausnahmegenehmigung ist unbefristet. Der 2006 nach Umbau wieder neu eröffnete Flugplatz Allendorf/Eder hat ebenfalls aufgrund seiner topographischen Situation eine unbefristete Ausnahmegenehmigung für seine 150 Meter lange Anflugbefeuerung.

Am 25. April 2013 verabschiedete der Deutsche Bundestag das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts. Ziel dieses Artikelgesetzes ist u. a. die Vermeidung einer Neuinanspruchnahme von Flächen, die Wiedernutzbarmachung von Flächen sowie die Stärkung der Zentren zur Wahrung der Identität und Attraktivität von Städten und Gemeinden (Gesetzesbegründung, siehe Bundestagsdrucksache 17/11468 sowie Infobrief Öffentliches Baurecht, Rechtsanwälte Hoffmann + Greß Februar 2013, München, 3. Auflage). Der bestehende Flugplatz Brandensteinsebene ist für den Bedarf ausreichend und kann für die Weiternutzung ertüchtigt werden.

1. Kann die Gemeinde Meeder, in der der neue Flughafen Coburg gebaut werden soll, einer Zahlungspflicht zur Finanzierung des Neubaus innerhalb der Kreisumlage entgehen, und wenn ja, mit welcher Rechtsgrundlage, und wenn nein, mit welcher Rechtsgrundlage?

Die Frage liegt außerhalb der Zuständigkeit der Bundesregierung.

2. Welche Tatsachen verändern sich mit dem 31. Dezember 2019 auf der Brandensteinsebene in der Weise, dass der Instrumentenflugbetrieb mit dem Beginn des Jahres 2020 nicht mehr sicher sein soll und die weitere

Nutzung nicht mehr erlaubt werden könne, zumal von 2001 bis Ende 2010 der IFR-Flug in Coburg ohne Anflugbefeuerung gestattet worden war?

Nach den „Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start-/Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb“ (NfL I – 328/2001) ist nach Ziffer 2.1 eine Streifenlänge von 60 m vor den Schwellen vorgeschrieben. Die Streifenlänge am Verkehrslandeplatz (VPL) Coburg-Brandensteinebene vor den jeweiligen Schwellen beträgt jedoch nur 30 m. Des Weiteren ist nach Ziffer 3.2.5 der „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und die Befeuerung von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr“ (NfL I – 95/2003) für Nichtpräzisions-Start-/Landebahnen grundsätzlich eine einfache Anflugbefeuerung mit einer Mittellinienlänge von 420 m vorzusehen. Diese ist nicht vorhanden. Um dem VLP die Möglichkeit zu geben, den Platz für den Instrumentenflugbetrieb (IFR) zu ertüchtigen, wurden ihm in der Folge mit Zustimmung des damaligen BMVBW befristete Ausnahmegenehmigungen von den vorstehenden Anforderungen erteilt mit der Auflage der Herstellung eines richtlinienkonformen Zustandes. Vor diesem Hintergrund gab das BMVBS seine Zustimmung für eine temporäre Ausnahmegenehmigung von den Anforderungen, die befristet ist bis längstens 31. Dezember 2019 oder bis zu einer (zeitlich davor liegenden) Inbetriebnahme des von den lokalen Stellen angekündigten neuen richtlinienkonformen VLP, um bis dahin einen Instrumentenflugbetrieb in der Region zu ermöglichen. Mit Eintritt einer dieser Bedingungen wird die Zustimmung des BMVBS für die genannten Ausnahmegenehmigungen entfallen.

3. Warum wird den Flugplätzen Bayreuth und Allendorf/Eder eine unbefristete Ausnahmegenehmigung für eine nur 150 Meter lange Anflugbefeuerung gewährt und diese dem Flugplatz Coburg-Brandensteinebene versagt?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, dass für die genannten Flugplätze entsprechende Ausnahmegenehmigungen erteilt wurden.

4. Ist es rechtmäßig, dass der rechtsgültige Plangenehmigungsbescheid zur „richtlinienkonformen Anpassung der Flugbetriebsflächen, Installation einer Anflugbefeuerung“ (Az. 25.41-3721.2.5) des Luftamtes Nordbayern vom 26. August 2011 die Wiedererlangung der Erlaubnis zum Instrumentenanflugbetrieb mit dem Neubau eines Verkehrslandeplatzes verknüpft?

Siehe Antwort zu Frage 6.

5. Widerspricht ein Neubau eines Verkehrslandeplatzes Coburg den Zielsetzungen des Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts?

Das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts enthält keine Vorgaben zur Errichtung von Verkehrslandeplätzen.

6. Auf welcher gesetzlichen Grundlage verlangt die Bundesrepublik Deutschland den Bau eines Flugplatzes im Landkreis Coburg?

Die Bundesregierung hat den Bau eines neuen Flugplatzes in der Region Coburg nicht verlangt.

elektronische Vorab-Fassung