

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Heidrun Bluhm, Roland Claus, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dorothee Menzner, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Verkehrslandeplatz Coburg**

Im August dieses Jahres wurde in Bayern ein Raumordungsverfahren für einen neuen Verkehrslandeplatz für Geschäfts- und Sportflugzeuge im Coburger Raum abgeschlossen. Bereits im Februar 2005 wurden der Öffentlichkeit Pläne bekannt, nach denen ein solcher neuer Verkehrslandeplatz am Standort Meeder/Wiesenfeld am „Weißen Berg“ in der Nähe von Coburg gebaut werden könnte. Von einigen Vertretern der örtlichen Politik und Wirtschaft wurde die Notwendigkeit eines neuen Flugplatzes unter anderem mit zu erwartenden neuen EU-Vorschriften begründet. Dabei handelt es sich um die in Beratung befindlichen gemeinschaftsweit gültigen Regelungen zur Gewährleistung der technischen Sicherheit (EU-OPS), welche die jeweils nationalen Vorschriften, die bisher lediglich zwischen Mitgliedsstaaten koordiniert werden (JAR-OPS), ablösen sollen. Nach diesen künftigen EU-Regelungen sei die Länge der Start- und Landebahn des bislang genutzten Flugplatzes Coburg Brandsteinsebene zu kurz, so die Argumentation. Bislang geltende Ausnahmegenehmigungen würden mit den neuen Regelungen hinfällig bzw. liefen ohnehin aus, der Flugbetrieb müsste eingeschränkt bzw. eingestellt werden.

Der momentan genutzte Flugplatz Brandsteinsebene wird vor allem für den nichtgewerblichen Werkflugverkehr der Firma Brose, eines Autozulieferers, sowie vom Aero Club Coburg e. V. genutzt.

Laut Recherchen der örtlichen Bürgerinitiative „Schutzgemeinschaft Weißer Berg e. V.“ mit Sitz in Meeder betreffen die künftigen EU-Regelungen aber lediglich gewerbliche Flüge – also kommerzielle, gegen Entgelt durchgeführte – nicht jedoch nichtgewerbliche Flüge. Dies gelte auch für die in Vorbereitung befindlichen Änderungen. Die Argumentation, auf dem Flugplatz Brandsteinsebene könnte der bisherige Flugbetrieb nicht mehr stattfinden, sei also falsch. Vielmehr wird von der Initiative vermutet, ein neuer Flugplatz mit längeren Start- und Landebahnen solle auch größeren Flugzeugen im kommerziellen Flugverkehr geöffnet werden (siehe Neue Presse vom 6. September und 25. September 2007).

Die Aussage, nach der die geplanten Änderungen auf EU-Ebene den bestehenden Flugverkehr nicht einschränken würden, stützen auch Aussagen in Artikeln der Neuen Presse vom 2. August 2007 und 10. August 2007. In denen äußert der Sprecher der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), Daniel Höltgen, dass ein Flugplatz, der bisher betrieben werden konnte, aufgrund einer EU-Regelung nicht geschlossen werden könne. Es gebe keinerlei europäische

Vorschrift, die künftigen Werksverkehr von deutschen Luftlandeplätzen einschränken werde. Ausnahmeregelungen würden auch künftig möglich sein. Im Hinblick auf die künftigen EU-Regelungen äußerte der Sprecher ausdrücklich, die EU-OPS würden keine Einschränkung durch europäisches Recht bedeuten. Sie würden nicht für den Werksflugverkehr gelten, wie er heute auf dem Coburger Flugplatz praktiziert wird, sondern ausschließlich für den kommerziellen Verkehr. Der Neubau eines Verkehrslandeplatzes im Raum Coburg lasse sich nicht mit europäischen Sicherheitsrichtlinien begründen, so Höltgen. Die Kompetenz für die Genehmigung eines Flugplatzes sei zudem Bundes- und Ländersache.

Demgegenüber geht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) laut Neue Presse vom 8. August 2007 davon aus, dass der am Verkehrslandeplatz Coburg (Brandensteinebene) durchgeführte Werks- und Geschäftsreiseverkehr künftig als gewerblicher Verkehr eingestuft wird und dann auch die entsprechenden Sicherheitsbestimmungen gelten. Das BMVBS habe sich vor dem Hintergrund der laufenden Diskussionen in der EU-Kommission verwundert über die Äußerungen von Daniel Höltgen als Leiter der Kommunikationsabteilung der EASA gezeigt und werte diese als persönliche Einschätzung, nicht aber als eine offizielle Aussage der EASA. Die EASA sei gegenwärtig weder für die Ausformulierung noch die Umsetzung der EU-OPS zuständig. Vielmehr sei hierfür die EU-Kommission zuständig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann wird mit der Verabschiedung der EU-OPS zu rechnen sein, und wann werden sie in Kraft treten?
2. Mit welchen Vorschriften ist nach gegenwärtigem Kenntnisstand in den EU-OPS hinsichtlich der Bedingungen für Start und Landungen zu rechnen,
  - a) für den nichtgewerblichen Verkehr?
  - b) für den gewerblichen Verkehr?
3. Ist nach gegenwärtigem Diskussionsstand in den EU-OPS vorgesehen, dass Werkflugverkehr künftig als gewerblicher Verkehr gelten soll, und wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die unterschiedliche Auffassung zum Thema zwischen dem EASA-Sprecher und dem BMVBS?
4. Welchen Status wird der Werkflugverkehr in Zukunft haben, und wer wird für diesen Verkehr zuständig sein, die Nationalstaaten oder die Europäische Union?
5. Ist damit zu rechnen, dass infolge der künftigen EU-OPS bestehende Flugplätze geschlossen werden müssen?
6. Wird es einen Bestandsschutz für bestehende Fluggesellschaften oder Flugplätze geben?
7. Werden die Richtlinien Flugzeuge und ihre Betreiber oder Flugplätze und deren Ausstattung betreffen?
8. Wird es Übergangsfristen für die Umsetzung der Vorschriften geben, und wie lange sind vergleichbare Übergangsfristen üblicherweise?
9. Müssen in jedem Fall die neuen einheitlichen Richtlinien umgesetzt werden, z. B. hinsichtlich der Länge der Start- und Landebahnen, oder sind nach gegenwärtigem Stand der Diskussion auch Ausnahmeregelungen vorgesehen?

10. Ist abzusehen, ob in den neuen europäischen Richtlinien bestehende Ausnahmegenehmigungen ihre Gültigkeit behalten werden?
11. Ist abzusehen, in welchem Zeitraum in der gesamten EU der neue Standard der EU-OPS erreicht werden muss?
12. Wer hat gegenwärtig und wer hat künftig die Kompetenz für die Genehmigung eines Flugplatzes?

Berlin, den 17. Oktober 2007

**Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion**

