

Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg

2. Fortschreibung
April 2008

Bedarfsgerechte Entwicklung der Landeplätze

Das Land Brandenburg hat eine ausreichende Anzahl von Verkehrslandeplätzen (VLP), die sich im Wettbewerb entwickeln müssen. Besonderes Augenmerk liegt auf den Verkehrslandeplätzen Cottbus-Drewitz und Eberswalde-Finow. Sie müssen sich unter den genannten Bedingungen im Markt etablieren und langfristige Entwicklungsperspektiven schaffen.

Für die Allgemeine Luftfahrt verfügt der Kernbereich der Metropolregion Berlin-Brandenburg mit dem Verkehrslandeplatz (VLP) Schönhagen über einen sehr gut ausgestatteten Flugplatz für den allgemeinen Verkehr. Vordringlich ist nunmehr sicherzustellen, dass Schönhagen im Mischverkehr unter Sichtflugbedingungen und Instrumentenflugbedingungen angeflogen werden kann. Unter der Voraussetzung der Anfliegbarkeit unter Instrumentenflugbedingungen ist der VLP Schönhagen auf Grund seiner räumlichen Lage und verkehrlichen Anbindung sehr gut geeignet, für den Single-Flughafen BBI Entlastungsfunktionen bei den Verkehren der Allgemeinen Luftfahrt wahrzunehmen.

Für die Privat- und Sportfliegerei mit dem Schwerpunkt Luftsport erfüllen bereits heute der Sonderlandeplatz (SLP) Lüsse, der VLP Ruppiner Land und der VLP Cottbus-Neuhausen ausgezeichnete Funktionen mit überregionaler bis internationaler Bedeutung. Diese Funktionen sind weiter zu stärken. Der

VLP Eggersdorf bietet für eine entsprechende Entwicklung gute Voraussetzungen.

Die Entwicklung der anderen Landeplätze der Metropolregion sollte im Einklang mit ihrer lokalen bis regionalen Bedeutung erfolgen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der VLP Oehna und der SLP Reinsdorf für Schulungsflüge unter Sichtflugbedingungen bereits heute Entlastungsfunktionen für den VLP Schönhagen wahrnehmen und verhältnismäßig hohe Flugbewegungszahlen aufweisen. Mit der zu erwartenden Verkehrsentwicklung am VLP Schönhagen wird sich auch der Bedarf für diese Entlastungsfunktionen erhöhen. Auch der VLP Strausberg mit seinem hohen Flugbewegungsaufkommen ist fester Bestandteil der regionalen Luftverkehrsinfrastruktur der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Ein kennzeichnendes Merkmal ist seine gute Anbindung an die Metropole Berlin. Maßgebend für die Entwicklung des VLP Strausberg sind die Luftraumstruktur im Osten von Berlin und die Konfliktbewältigung im Bereich Fluglärm. Hieraus können sich Restriktionen ergeben.

Bei den Landeplätzen außerhalb des Kernbereiches der Metropolregion kommt vor allem den Standorten Kyritz im Norden und Eisenhüttenstadt im Osten Brandenburgs eine lokale Erschließungsfunktion, insbesondere in Bezug auf Werkverkehre der dort ansässigen Unternehmen zu. Soweit diese Verkehre der Allgemeinen Luftfahrt mittelfristig einen Instrumentenbetrieb erfordern, sollte die Einrichtung eines unkontrollierten Luftraumes F(HX) aus verkehrspolitischer Sicht Unterstützung finden.

flächendeckend aus den Ländern Berlin und Brandenburg, die größte Bevölkerungsdichte besteht in der Bundeshauptstadt Berlin. Etwa 80 % aller Einwohner der Metropolregion wohnen im Stadt-Umland-Raum Berlin-Potsdam. Die Erreichbarkeit dieses bevölkerungsstarken Raumes ist für die Entwicklung der luftverkehrlichen Infrastruktur hinsichtlich der Durchführung von Privatflügen, Luftsport und des gewerblichen Luftverkehrs von besonderer Bedeutung. Die luftverkehrliche Infrastruktur soll aber auch Bedeutung für die außerhalb dieses Raumes liegenden zentralen Orte, Wachstumskerne und Branchenschwerpunktorte entfalten.

Die Landesregierung Brandenburg hat am 22.11.2005 die Neuausrichtung der Brandenburger Förderpolitik verabschiedet. Dabei wurden 15 regionale Wachstumskerne in den Regionen des Landes festgelegt, die sich durch besondere wissenschaftliche und/oder wirtschaftliche Potentiale auszeichnen und über eine Mindesteinwohnerzahl (20.000 in städtischer Struktur) verfügen. Die regionalen Wachstumskerne gelten als Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes Brandenburg. In diesem Zusammenhang wurden für das Land Brandenburg zur Sektoralisierung der Förderpolitik Branchenkompetenzfelder festgelegt und einzelnen Branchenschwerpunktorten zugeordnet. Eines dieser Branchenkompetenzfelder bezieht sich auf Luftfahrttechnik und ist den Branchenschwerpunktorten Ludwigsfelde, Trebbin, Blankenfelde-Mahlow, Schönefeld und Umgebung sowie Wildau zugeordnet. Es ist das erklärte Ziel der Landesregierung Brandenburg, bundesweit der dritte Schwerpunkt für Luft- und Raumfahrttechnik zu werden.

3.3 Luftraumstruktur

Auch aus der Luftraumstruktur der Metropolregion Berlin-Brandenburg ergeben sich Rahmenbedingungen grundsätzlicher Art für die Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur. Hier sind die Flughäfen Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof im Instrumentenflugbetrieb mit Präzisionsanflugverfahren (unter Allwetterflugbedingungen) erreichbar. Darüber hinaus ist in der Metropolregion Berlin-Brandenburg im Rahmen von zivilem Flugbetrieb lediglich noch am Verkehrslandeplatz Cottbus-Drewitz Instrumentenflugbetrieb mit Nicht-Präzisionsanflugverfahren möglich.

Mit Schließung der Flughäfen Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel werden sich die Fluglinienverkehre und Teile der Allgemeinen Luftfahrt zum Single-Flughafen BBI verlagern. Für einen Teil des unter Instrumentenflugregeln operierenden Verkehrs, der heute an den Berliner Flughäfen stattfindet, kann zusätzlich ein Bedarf für eine Verlagerung auf die Luftverkehrsinfrastrukturen der gesamten Metropolregion entstehen. Dies setzt voraus, dass dort Möglichkeiten für Instrumentenflugbetrieb geschaffen werden.

Für die Einrichtung von Instrumentenflugverfahren an regionalen Flugplätzen ist zu berücksichtigen, dass die Verfahren keine nachteiligen Auswirkungen auf die Luftraumkapazität für den Single-Flughafen BBI haben dürfen und bestimmte Abhängigkeiten vom System der militärischen Nachttiefflugstrecken bestehen. Somit kommen nur Standorte infrage, bei denen sich die Luftraumsituation für Instrumentenflugbetrieb weitestgehend unabhängig vom Single-Flughafen BBI darstellen lässt und durch die Verkehre am regionalen Flugplatz keine Einschränkung der Luftraumkapazität für den Single-Flughafen BBI entsteht.

Im Zusammenhang mit den militärischen Nachttiefflugstrecken hat das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung fachliche Belange zur Einrichtung von Instrumentenflugbetrieb an Verkehrslandeplätzen mit der Deutschen Flugsicherung und dem Bundesministerium der Verteidigung vorgeklärt. Dabei hat sich ergeben, dass das Bundesministerium der Verteidigung wegen des bestehenden Systems der militärischen Nachttiefflugstrecken der Einrichtung von Instrumentenflugbetrieb im östlichen Bereich Berlins neben Cottbus-Drewitz und Schönhagen⁶ nur für einen Flugplatz zustimmen wird.

Bisher haben aber vier Landeplätze innerhalb dieses Bereiches Interesse an der Einrichtung von Instrumentenflugbetrieb zu erkennen gegeben und durch konkrete Entwicklungsvorstellungen sowie entsprechende Erklärungen bzw. Anträge untersetzt.

Ausgehend von den langfristigen Vorstellungen zur Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur

⁶ Für Schönhagen ist bereits eine Beauftragung der DFS zur Durchführung der ersten Umsetzungsschritte durch das BMVBS erfolgt.

plätzen Instrumentenflugverfahren eingerichtet sind und eine Flugverkehrskontrolle besteht.

Die luftverkehrliche Infrastruktur für den Privatflugverkehr, den Schulflug und den Luftsport ist in der Metropolregion gut entwickelt. Folglich sind auch diese Verkehre auf gutem Niveau angesiedelt, wenngleich das Verkehrsaufkommen noch lange nicht den Stand erreicht, wie in den alten Bundesländern.

Verlagerungspotenzial

Die Verkehrsentwicklung der Landeplätze der Metropolregion Berlin-Brandenburg hängt sehr eng mit den zur Verfügung stehenden Kapazitäten am Flughafensystem Berlin bzw. nach Inbetriebnahme am Single-Flughafen BBI zusammen.

Neben dem Verkehr der Allgemeinen Luftfahrt können auch Linien- und Pauschalflugreiseverkehre bis 14.000 kg MTOW auf die Flugplätze im Land Brandenburg verlagert werden, sofern die technischen Voraussetzungen vorliegen. Da der Flughafen BBI als großer internationaler Verkehrsflughafen für die Aufnahme von Verkehren der Allgemeinen Luftfahrt nur bedingt geeignet sein wird, ist eine Verlagerung dieser Verkehre auf andere geeignete Landeplätze in der Umgebung von Berlin zu erwarten. Insgesamt fanden 2006 im Bereich bis 14.000 kg MTOW am Flughafensystem Berlin ca. 23.000 Flugbewegungen statt.

Der Bereich des Privat- und Schulfluges mit Flugzeugen mit einer maximalen Abflugmasse bis zu 2.000 kg stagniert in Deutschland seit Jahren. Flugschulen verzeichnen einen generellen Rückgang der Nachfrage. Wenngleich in Ostdeutschland gegenüber Westdeutschland noch ein deutlicher Nachholbedarf besteht, ist ein Wachstum dieses Verkehrssegmentes bisher nicht zu erkennen. Dies waren im Jahr 2006 ca. 6.000 Flugbewegungen am Flughafensystem Berlin, die sich nahezu vollständig auf die Flugplätze im Berliner Umland verlagern werden.

Demgegenüber wird in den nächsten Jahren eine deutliche Entwicklung der Allgemeinen Luftfahrt mit Flugzeugen von 2.000 bis 14.000 kg MTOW erwartet, woraus auch in der Metropolregion Berlin-Brandenburg eine weitere Luftverkehrsnachfrage resultiert. Das Bewegungsaufkommen dieses Segments betrug im Jahre 2006 am Flughafensystem Berlin ca. 17.000 Flugbewegungen. Der größere Teil

dieses Bewegungsaufkommens wird sich auch künftig auf den Verkehrsflughafen BBI konzentrieren. Dennoch kann erwartet werden, dass sich Verkehre im Segment 2.000 bis 14.000 kg MTOW auf das Umland verlagern werden, wenn die Kostenstrukturen des Flughafens BBI dies erzwingen und die Plätze im Umland im Instrumentenflugverkehr erreichbar sind.

Die Verlagerung von Verkehren im Segment MTOW bis 14.000 kg würde dazu führen, dass insbesondere am VLP Schönhagen eine deutliche Entwicklung der Flugbewegungszahlen nach oben stattfindet. Schönhagen wird den größten Teil der von den Berliner Flughäfen verdrängten Verkehre im Segment MTOW bis 12.000 kg (Gewichtsbeschränkung der derzeitigen Betriebsgenehmigung) aufnehmen können. Voraussetzung für eine weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens ist, dass am VLP Schönhagen Instrumentenflugbetrieb eingerichtet wird.

Auch die im Berliner Umland befindlichen Verkehrslandeplätze Strausberg, Eberswalde-Finow und Kyritz können an dieser Entwicklung partizipieren, wenn Möglichkeiten für eine Anfliegbarkeit unter Instrumentenflugbedingungen geschaffen werden. Aufgrund der Luftraumstruktur im Osten von Berlin ist allerdings nicht zu erwarten, dass nach den Prämissen der Deutschen Flugsicherung an den Verkehrslandeplätzen Eberswalde-Finow und Strausberg gleichermaßen Instrumentenflugverfahren eingerichtet werden können.

Aufgrund ihrer Lagegunst zur Metropole Berlin werden die Verkehrslandeplätze Strausberg und Ruppiner Land auch dann eine weitere Entwicklung der Flugbewegungszahlen verzeichnen können, wenn dort lediglich Sichtflugbetrieb möglich ist. An allen anderen Landeplätzen ist im Segment MTOW bis 14.000 kg eher von einer Stagnation auszugehen.

Schul- und Trainingsflüge

Die Metropolregion Berlin-Brandenburg versteht sich neben Hamburg und München als dritter wichtiger Standort der Luft- und Raumfahrt in Deutschland. Eine nicht zu unterschätzende Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die Ausbildung von Privat-, Berufs- und Verkehrspiloten. Dabei ist die Metropolregion durch eine besondere Dichte von anerkannten Ausbildungsstätten gekennzeichnet. Vor allem Schulflüge für die Ausbildung von Berufs- und

Im Land Brandenburg befinden sich zahlreiche ehemalige militärische Flugplätze mit umfangreichen befestigten Flugbetriebsflächen und großer Start- und Landebahnlänge, mehrheitlich um die 2.500 m. Teilweise werden diese Plätze heute als Sonderlandeplätze und an den beiden Standorten Eberswalde-Finow und Cottbus-Drewitz auch als Verkehrslandeplätze betrieben. Das Bewegungsaufkommen ist an diesen Plätzen verhältnismäßig gering und reicht von wenigen Hundert bis zu mehreren Tausend pro Jahr. Lediglich Eberswalde-Finow und Cottbus-Drewitz verzeichnen Bewegungszahlen von mehr als 7.000. Aufgrund ihrer Größe und Ausstattung können die ehemaligen militärischen Flugplätze prinzipiell auch von größerem Fluggerät angefliegen werden. Allerdings sind die Flugbetriebsflächen fast überall sehr stark sanierungsbedürftig. Praktisch finden nur in Cottbus-Drewitz Flugbewegungen in Form von Trainingsflügen mit größeren Flugzeugmustern, wie z.B. Fokker 100, Boeing B 737 und Airbus A 320 unter Sichtflugbedingungen statt.

Das Land Brandenburg weist eine hohe Flugplatzdichte pro Einwohner auf. Dies ist auch durch die geringe Bevölkerungsdichte bedingt. So weist z.B. Schleswig-Holstein mit der halben Fläche Brandenburgs etwa halb so viele Flugplätze auf – bei ungefähr gleicher Bevölkerungszahl. Die angebotenen Dienste wie z.B. nächtlicher Sichtflugbetrieb an vielen Plätzen oder Genehmigung zum Ultraleichtflugzeugbetrieb an der Mehrzahl der Plätze liegen über dem üblichen Standard. Die Funktionen ausgewählter brandenburgischer Landeplätze und ihre daraus resultierenden Entwicklungspotenziale werden nachfolgend standortspezifisch beschrieben.

VLP Schönhagen

Der VLP Schönhagen ist einer der modernsten Landeplätze in Deutschland und deutschlandweit der Verkehrslandeplatz mit dem zweithöchsten Verkehrsaufkommen. Im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt mit maximalen Abflugmassen unter 14.000 kg ist Schönhagen unangefochten die Nummer eins der Region. Das Verkehrsaufkommen wird durch Privat- und Schulflüge dominiert. Zugleich ist Schönhagen auch der mit Abstand am meisten durch Motorflug genutzte Landeplatz im Land Brandenburg. Der leichte Abfall unter die Marke von 40.000 Flugbewegungen pro Jahr für 2006 ist baubedingt.

Mit dem im Februar 2007 abgeschlossenen Ausbau der Flugbetriebsflächen (SLB-Verlängerung sowie Erweiterung der Rollwege und Vorfeldflächen), der Realisierung weiterer Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Luftfahrttechnologieparks und der geplanten Einrichtung von Instrumentenflugbetrieb wird sich Schönhagen zu einem international bedeutsamen Verkehrslandeplatz der Allgemeinen Luftfahrt entwickeln. Nach Fertigstellung der im Bau bzw. in Planung befindlichen straßenseitigen Infrastruktur (B 101 und Zubringer von Schönhagen zur B 101) wird sich die verkehrliche Lagegunst für den Stadt-Umland-Raum Berlin-Potsdam weiter verbessern. Der VLP wird damit eine hohe Bedeutung für Wachstumskerne und Branchenschwerpunkte in diesem Raum entfalten können. Bereits heute erfüllt Schönhagen Funktionen als Forschungsflugplatz der Technischen Fachhochschule Wildau und trägt damit zum Branchenzentrum Luftfahrttechnik bei. In diesem Zusammenhang und auch als Produktionsstätte des Motorflugzeuges „Aquila“ erfüllt er wichtige inhaltliche Funktionen für das im Land Brandenburg bestehende Branchenkompetenzfeld Luftfahrttechnik. Insgesamt sind in Schönhagen heute 26 Unternehmen mit etwa 130 Arbeitsplätzen sowie 5 Vereine und das Büro des Landesluftsportverbandes Brandenburg ansässig.

Schönhagen kann einen großen Teil der von den Berliner Flughäfen verlagerten Verkehre im Segment MTOW bis 12.000 kg (Gewichtsbeschränkung der derzeitigen Betriebsgenehmigung) aufnehmen. Voraussetzung hierfür ist, dass Instrumentenflugbetrieb eingerichtet wird. Der VLP Schönhagen kann perspektivisch eine ähnliche Rolle mit Entlastungs- und Ergänzungsfunktionen im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt für den Flughafen BBI einnehmen wie der VLP Egelsbach für den Flughafen Frankfurt Rhein-Main.

VLP Strausberg

Der VLP Strausberg ist heute als überregional bedeutsamer Verkehrslandeplatz mit bedeutender luftfahrtaffiner Gewerbeansiedlung einzustufen. Seit 2003 haben sich die Bewegungszahlen am Verkehrslandeplatz Strausberg stabilisiert. Das angestrebte Wachstum auf 40.000 Flugbewegungen pro Jahr ist knapp erreicht. Im Zuge eines Gesellschafterwechsels wurde die wirtschaftliche Grundlage des Verkehrslandeplatzes langfristig gesichert.