



# **Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg**

2. Fortschreibung  
April 2008

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>Luftverkehrspolitische Ziele des Landes</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Grundsätze und Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung</b>	<b>15</b>
3.1	Landesplanerische Zielsetzungen der Länder Berlin und Brandenburg	15
3.2	Verkehrliche Lagegunst und Wachstumskerne	15
3.3	Luftraumstruktur	16
3.4	Umweltschutz im Luftverkehr	17
3.5	Sicherheit an Landeplätzen	17
<b>4</b>	<b>Situation und Entwicklung des Luftverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg</b>	<b>19</b>
4.1	Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens	19
4.2	Internationaler Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld	22
4.3	Regionalflughäfen	23
4.4	Landeplätze und Segelfluggelände	23
<b>5</b>	<b>Luftverkehr und Umweltschutz</b>	<b>27</b>
5.1	Fluglärm	27
5.2	Luftschadstoffimmissionen	28
5.3	Naturschutz und Landschaftspflege	29
<b>6</b>	<b>Organisation der Luftfahrtverwaltung</b>	<b>30</b>
	<b>Anhang</b>	<b>31</b>

## Abkürzungsverzeichnis

ATPL	Air Transport Pilot License (Pilotenlizenz für Verkehrsflugzeugführer)
BBI	Berlin Brandenburg International
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
FFH	Flora Fauna Habitat
GAT	General Aviation Terminal
ILA	Internationale Luft- und Raumfahrtausstellung
ILS	Instrumenten-Lande-System
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LEP eV	Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg
LEP GR	Landesentwicklungsplan für den Gesamttraum Berlin-Brandenburg
LEP FS	Landesentwicklungsplan Standortentwicklung Flughafen
LuBB	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVO	Luftverkehrsordnung
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
MIR	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
MSWV	Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Brandenburg
MTOW	Maximum Take Off Weight (höchstzulässige Abflugmasse)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PAX	Passagiere
PPR	Prior Permission Required
SLP	Sonderlandeplatz
SPA	Special Protected Area
UL	Ultraleichtflugzeuge
VLP	Verkehrslandeplatz
Z	Ziel der Landesplanung

## Quellenverzeichnis


- ARBEITSGEMEINSCHAFT PROF. DR. WOLFGANG CEZANNE / SÖLLNER CONSULT GMBH  
Perspektiven der regionalen Luftverkehrsinfrastruktur in der Region Berlin Brandenburg, 15.11.2006
- ARBEITSGEMEINSCHAFT PROF. DR. WOLFGANG CEZANNE / SÖLLNER CONSULT GMBH  
Auswirkungen der Konzentration von Luftverkehren in der Metropolregion Berlin-Brandenburg, Ergänzung zur gutachterlichen Stellungnahme vom 15.11.2006, 5.4.2007
- ARBEITSGEMEINSCHAFT PROF. DR. WOLFGANG CEZANNE / SÖLLNER CONSULT GMBH  
Technisch-fachliche Untersuchung zur Höchstabflugmasse im regionalen Linienverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Flugplätze Finow und Cottbus-Drewitz, 23.4.2007
- ARBEITSGRUPPE AUFBAU OST  
Zweiter Bericht der Interministeriellen Arbeitsgruppe Aufbau Ost zur Sitzung der Landesregierung am 22. November 2005
- MIR 2006a            Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007), Entwurf vom 21. August 2007, Potsdam
- MIR 2006b            Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) in der Fassung vom 30. Mai 2006, Potsdam, November 2006
- MIR 2007            Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B), Entwurf vom 21. August 2007
- MLUR 2003            Gemeinsames Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg (LEPro) in der Fassung vom 1. November 2003, Potsdam, November 2003
- MLUR 2004            Gemeinsamer Landesentwicklungsplan für den Gesamttraum Berlin-Brandenburg (LEP GR), ergänzende raumordnerische Festlegungen für den äußeren Entwicklungsraum, Potsdam, Oktober 2004
- MSWV 2000           Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg, 1. Fortschreibung, Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Oktober 2000
- STATISTISCHES BUNDESAMT  
Fachserie 8/ Reihe 6.1 bzw. 6.2 der Jahre 2002 bis 2006.

# 1 Zusammenfassung

## Konzentration des Luftverkehrs auf dem Single-Flughafen BBI


Der Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum Single-Flughafen BBI ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Hauptstadtregion Berlin - Brandenburg im Allgemeinen und der Luftverkehrswirtschaft im Besonderen von zentraler Bedeutung. Die Entwicklung der luftverkehrlichen Infrastrukturen in Berlin-Brandenburg folgt deshalb dem Grundsatz, den nationalen und internationalen Luftverkehrsanschluss für Berlin und Brandenburg auf einen Flughafen zu konzentrieren und die Funktionen des Single-Flughafens BBI durch die Vorhaltung von Verkehrslandeplätzen für die Allgemeine Luftfahrt zu ergänzen und zu stärken.

Der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg sind Gesellschafter der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) und haben gemeinsam ein herausragendes Interesse an einem wirtschaftlichen Erfolg des BBI.

 Die Landesregierung Brandenburg hat das erklärte Ziel, Linien- und Pauschalflugreiseverkehr auf dem Single-Flughafen BBI zu bündeln.

Nach den im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld und im LEP FS geprüften Verkehrsprognosen kann der Single-Flughafen BBI den Linienflugverkehr und Pauschalflugreiseverkehr der Metropolregion Berlin-Brandenburg und des übrigen Einzugsbereichs einschließlich der Umsteigerungsverkehre nach seinen Kapazitäten in angemessener Art und Weise langfristig sicherstellen. Diese Prognosen sind in ihrer Grundausage weiterhin aktuell.


Auch wenn nach derzeitigem Stand in Kenntnis der allgemeinen Verkehrsentwicklung langfristig keine Engpässe am BBI erkennbar sind, ist die Entwicklung des Luftverkehrs hinsichtlich neu entstehender Bedarfe und Auslastungsgrad der vorhandenen Kapazitäten regelmäßig zu überprüfen und zu bewerten, um ggf. nachteiligen Entwicklungen für das Land Brandenburg rechtzeitig entgegenzusteuern.



## Kein Bedarf an Regionalflughäfen

Die Entwicklungsmöglichkeiten der Verkehrslandeplätze werden gemäß der Zielsetzung im Entwurf des LEP B-B<sup>1</sup> hinsichtlich des Linien- und Pauschalflugreiseverkehrs beschränkt. Dies ist gerechtfertigt, da die Vorhaltung von Regionalflughäfen verkehrlich nicht erforderlich und ressourcenökonomisch unerwünscht ist. Für den Ausbau bestehender Landeplätze zu Regionalflughäfen besteht daher kein Bedarf.

Verbleibende Geschäftsfelder für diese Landeplätze sind der Linien- und Pauschalflugreiseverkehr mit einer zulässigen Höchstabflugmasse bis zu 14.000 kg höchstzulässiger Startmasse, der Frachtflugverkehr, soweit es sich nicht um Linienflüge handelt, Schulungs- und Trainingsflüge, Werkverkehre der angesiedelten Unternehmen, der Sport- und Privatflugverkehr sowie gewerbliche Verkehre der sonstigen Allgemeinen Luftfahrt. Alle Verkehrsarten, die nicht Linienflugverkehr oder Pauschalflugreiseverkehr sind, können aus landesplanerischer Sicht ohne Beschränkung der Abflugmasse auf Flugplätzen außerhalb von BBI verkehren.



---

<sup>1</sup> Formal gilt bis zum Inkrafttreten des LEP B-B gegenwärtig noch der LEP GR (Z.2.5.1), nach dem zur Erschließung des Planungsraumes für den regionalen Luftverkehr ein System von Regionalflughäfen und Regionalen Verkehrslandeplätzen zu sichern und zu entwickeln ist. Siehe auch Kap. 3.1

## **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.

## 2 Luftverkehrspolitische Ziele des Landes

### Ausgangslage

Im August 1995 wurden mit dem Kabinettschluss zur Luftverkehrskonzeption die Interessen des Landes Brandenburg im Bereich der Luftfahrt formuliert sowie Rahmenbedingungen und Entwicklungsziele definiert. Gleichzeitig wurde die regelmäßige kritische Überprüfung dieser Vorstellungen festgelegt, erstmals für das Jahr 1998. Im Oktober 2000 hat die Landesregierung die 1. Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption nach umfangreichen Untersuchungen und Abstimmungen bestätigt.

Vor dem Hintergrund veränderter Rahmenbedingungen und dem Beginn des Low-Cost-Carrier-Booms am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld wurde die Forderung nach einer Überarbeitung der Luftverkehrskonzeption laut. Mit der Koalitionsvereinbarung vom Oktober 2004 ist eine Überarbeitung dieser Konzeption in der laufenden Legislaturperiode festgeschrieben worden. Ausgehend von den in der 1. Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg formulierten Zielstellungen und grundsätzlichen Einschätzungen sollen insbesondere folgende Fragen betrachtet werden:

- Einschätzung der bisher vollzogenen Umsetzungen der Konzeption und der sich daraus ergebenden Anforderungen an die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Luftfahrt im Land Brandenburg,
- Überprüfung der für den allgemeinen Verkehr zugelassene Struktur der Landeplätze sowie deren Entwicklungsschwerpunkte und
- Einbeziehung ergänzender Überlegungen zur Entwicklung der Luftfahrt, insbesondere aus den Regionen und den Bereichen Wirtschaft, des Fremdenverkehrs und des Sports.

An zahlreichen Flugplätzen des Landes Brandenburg ist in den zurückliegenden Jahren aktiv an der Planung und Umsetzung von Entwicklungsvorstellungen gearbeitet worden. Die dabei formulierten Aspekte und erreichten Ergebnisse sind in die Überlegungen zur 2. Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption eingeflossen. Das betrifft bestimmte spezielle Fragen der Entwicklung des Luftverkehrs, der Bo-

deninfrastruktur und der Entwicklung des Angebotes für Luftsportler der Region.

Luftverkehr ist insgesamt ein sich dynamisch entwickelnder Verkehrsträger mit hohen Anforderungen an Zuverlässigkeit und Sicherheit. Verbunden hiermit vollziehen sich auch Veränderungen und Anpassungen der Organisation der Luftfahrtverwaltung. Sie haben das Ziel, die Verwaltung zu internationalisieren und zu verschlanken, Entscheidungswege zu verkürzen und ein gemeinsames Handeln in der Region sicher zu stellen. Die Bildung der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde der Länder Berlin und Brandenburg (LuBB) Mitte 2006 war hierfür ein entscheidender Schritt.

### Wichtigste Änderungen zur Luftverkehrskonzeption

Gegenüber der 1. Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption haben sich folgende grundsätzliche Veränderungen ergeben, die eine Neubetrachtung der konzeptionellen Vorstellungen des Landes im Bereich der Luftfahrt notwendig machen und gleichzeitig erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung der Landeplätze haben:

- Mit dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zum Single-Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) vom 13.8.2004 und dem erfolgten Baubeginn für diesen Ausbau am 5.9.2006 sind wichtige Voraussetzungen für die grundsätzliche Neugestaltung der Luftverkehrsbeziehungen in der Region geschaffen worden. Gleichzeitig sind zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg Regelungen abgestimmt, die diesen Prozess der Konzentration des internationalen Linienverkehrs auf einen Standort in der Region landesplanerisch bekräftigen und damit auch Entwicklungsbedingungen für die Landeplätze in Brandenburg definieren.
- Brandenburg hat immer die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrsträgers Luftfahrt betont, für einen beschränkten Zeitraum aber auch finanzielle Förderung für die Entwicklung der Bodeninfrastruktur der Luftfahrt bereitgestellt. Seit 2003 wurde diese Förderung eingestellt. In Verbindung mit den Diskussionen zur Erhöhung der Sicherheit an den Landeplätzen wurden Ent-

scheidungen zur Neuorganisation der Luftaufsicht auf den Landeplätzen getroffen. Dabei wurde bekräftigt, dass das Land an Landeplätzen auch zukünftig keine Betriebskostenzuschüsse zahlt, auch nicht bei der Installation von Instrumentenflugbetrieb.

- Seit der ersten Fassung der Luftverkehrskonzeption im Jahr 1995 hat sich im Land eine weitestgehend stabile und ausreichende Struktur von Landeplätzen und Segelfluggeländen auf der Grundlage der vom Land formulierten Entwicklungsbedingungen herausgebildet. Diese Flugplätze haben sich im Markt etabliert und müssen sich dort behaupten. Bedarf für weitere Plätze wird nicht gesehen. Wirtschaftliche Fragen, die Einbeziehung der Landeplätze in wirtschaftspolitische Überlegungen der Gebiete und eine aktive Vermarktung spielen eine immer größere Rolle. Unter diesem Aspekt kann es ggf. zu weiteren Veränderungen der Flugplatzstruktur kommen.
- Der Luftverkehr an den Landeplätzen und Segelfluggeländen des Landes geht seit mehreren Jahren leicht zurück, konzentriert sich dabei aber immer stärker auf einige wenige Flugplätze im Land. Aus dieser Entwicklung heraus gibt es die Bemühungen von verschiedenen Flugplatzgesellschaften, die Bedingungen für den Flugbetrieb an ihren Standorten weiter zu verbessern und auch höherwertige Dienstleistungen bis hin zum Instrumentenflugbetrieb anzubieten. Von den Landeplätzen kann bisher nur Cottbus-Drewitz diesen Flugbetrieb anbieten, Schönhagen hat erste Schritte in diese Richtung getan. Eine beliebige Erweiterung des Instrumentenflugbetriebes an Landeplätzen ist gemäß einer Untersuchung der Deutschen Flugsicherung GmbH aufgrund der begrenzten Luftraumkapazitäten in der Region aber nicht möglich. Das Land muss daher aus seiner Sicht Prioritäten formulieren.

Luftfahrt in seiner Gesamtheit – Luftverkehr, bedarfsgerechte Entwicklung der Bodeninfrastruktur, die Verknüpfung der Luftfahrt mit den anderen Verkehrsträgern und ihre Einbindung in die Region sowie die Entwicklung der Luftfahrtindustrie – ist für die Region von außerordentlicher Bedeutung. Aus diesen Entwicklungen und Überlegungen heraus bekräftigt das Land sein großes Interesse an ihrer Entwicklung in der Region mit folgenden verkehrspolitischen Grundsätzen und Zielen:

## Politische Ziele

### 1. Deckung der Nachfrage von Wirtschaft und Bevölkerung


Die Luftverkehrskonzeption ist Bestandteil der Brandenburger Verkehrspolitik. Grundsätzliches Ziel dieser Politik ist die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität der Bevölkerung und der Wirtschaft. Sie ist ausgerichtet auf eine nachfrageorientierte Entwicklung der Infrastruktur und der Verkehrsangebote, die Verknüpfung der Verkehrsträger und die Entwicklung eines fairen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern. Dabei wird die Verkehrspolitik immer stärker verknüpft mit Fragen der Siedlungsentwicklung, sowie der Wirtschafts- und Umweltpolitik. Umweltfragen und Klimaschutz, die Sicherung einer guten Wohnqualität und aktiver Gesundheitsschutz spielen im Verkehr eine immer stärkere Rolle. Die Luftverkehrspolitik des Landes bindet sich in diese Entwicklung ein und leistet einen eigenständigen Beitrag zur Umsetzung dieser grundsätzlichen Vorstellungen.

### 2. Luftverkehr als Teil des Gesamtverkehrs

Der Luftverkehr ist ein wichtiger, für die Stärkung der Wirtschaftskraft des Landes und die Gesamtentwicklung der Region bedeutsamer Verkehrsträger. Er hat seinen festen Platz innerhalb des Gesamtverkehrssystems. Besondere Bedeutung kommt der Verknüpfung des Luftverkehrs mit den anderen Verkehrsträgern, insbesondere der schnellen Schiene und dem ÖPNV zu.

### 3. Konzentration des Luftverkehrs auf den Single-Flughafen BBI

Das Land Brandenburg verfolgt gemeinsam mit dem Land Berlin eine abgestimmte Luftverkehrspolitik. Kernpunkt dieser Politik ist die Konzentration des internationalen Linien- und Pauschflugreiseverkehrs über 14.000 kg maximalen Abflugmasse auf dem Flughafen BBI. Ein darüber hinausgehender Bedarf an internationalem bzw. regionalem Linienverkehr der genannten Kategorie für andere Standorte wird mittelfristig nicht gesehen. Danach sollte diese Einschätzung überprüft werden. Der Linien- und Pauschflugreiseverkehr besitzt den bei weitem größten Anteil und das größte Wachstumspotential am Luftverkehrsaufkommen. Mit Inbetriebnahme des Flughafens BBI wird dieser Verkehr aus ressourcenökonomischen Gründen und um den Luftverkehrsbedarf weiterhin in möglichst enger räumlicher Anbindung am Schwerpunkt seines Aufkommens



befriedigen zu können ausschließlich auf diesen Flughafen konzentriert. Damit wird auch den umfangreichen, bereits getätigten öffentlichen Infrastrukturinvestitionen Rechnung getragen. Die aufkommensnahe Lage eines Flughafens gewährleistet eine Reduzierung von Bodenverkehrsströmen und damit eine Verminderung von Umweltbelastungen und Energieverbrauch. Entsprechendes gilt für den Frachtverkehr, der im Linienverkehr angeboten wird. Die Entwicklung weiterer, peripherer Flughäfen wäre mit zusätzlichen Umweltbelastungen verbunden, die vermieden werden können. Ihre Entwicklung würde zudem Anforderungen an die Bereitstellung von öffentlicher Infrastruktur auslösen, die vermieden werden sollen.



#### **4. Ergänzendes, abgestuftes System an Flugplätzen**

Als Ergänzung zum Flughafen BBI ist ein nachfrageorientiertes, in sich abgestimmtes System von Flugplätzen unterschiedlicher Kategorien, Qualitäten und Zweckbestimmungen notwendig. Auf der Grundlage der Luftverkehrskonzeption hat Brandenburg hier in den vergangenen zehn Jahren eine aktive Politik für die Gesamtregion betrieben und die Grundlagen für ein solches System mit den Schwerpunkten Landeplätze für den Allgemeinen Verkehr, Gewährleistung eines ausreichenden Angebotes für die Wirtschaft, Ausbildung und Luftsport realisiert. Damit ist ein quantitativ langfristig ausreichendes Netz von Flugplätzen in der Region geschaffen worden. Eine Erweiterung dieses Netzes ist aus der Sicht der Landesregierung nicht erforderlich. Vielmehr ist es sinnvoll, die bestehenden Verkehrslandeplätze durch wirtschaftliche Ansiedlungen und die vermehrte Konzentration der Luftfahrt zu stärken. Zielstellung für die nächsten Jahre ist auch die weitere, am konkreten Bedarf orientierte qualitative Entwicklung ausgewählter Flugplätze, ggf. auch verbunden mit einer Neudefinition von Entwicklungsvorstellungen und Zweckbestimmungen. Wichtige Schwerpunkte hierbei sind die Einbindung der Flugplätze in die Entwicklungsvorstellungen der Regionalen Wachstumskerne verbunden mit einer angemessenen verkehrlichen Anbindung, die Sicherung und Weiterentwicklung der Angebote zur Schulung und Ausbildung von Piloten bis hin zum Berufspilotenschein für Verkehrsflugzeuge(ATPL), die Berücksichtigung der an den Flugplätzen angesiedelten Unternehmen und Vereine, sowie die Einbindung in die touristischen und sportlichen Aktivitäten der Region.

#### **5. Stärkung der Wirtschaft**

Luftverkehr ist wie der Verkehr insgesamt mehr als Ortsveränderung. Luftverkehr ist Dienstleistung und eigener Wirtschaftsbereich mit Luftverkehrsunternehmen, Wartungsbetrieben, Flugschulen und „eigener Luftfahrtindustrie“. Brandenburg soll sich zu einem wichtigen deutschen Standort dieser Industrie entwickeln. Die Luftfahrtindustrie soll dauerhaft fest in der Region verankert sein und aktiv in die Brandenburger Wirtschafts-, Verkehrs- und Forschungs- und Technologiepolitik einbezogen werden. In diesem Zusammenhang ist auch die Bedeutung der ILA für die Luftfahrt in der Region Berlin-Brandenburg hervorzuheben.

#### **6. Keine weitere Landesförderung**

Das Land Brandenburg hat bis 2003 zusätzlich zur Entwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld die gezielte Entwicklung des Infrastrukturangebotes der Luftfahrt gefördert. Im Ergebnis wurde ein grundsätzlich ausreichendes Infrastrukturangebot geschaffen. Eine weitere Förderung ist nicht mehr vorgesehen.

#### **7. Landesbeteiligung nur an der Flughafen Berlin – Schönefeld GmbH (FBS)**

Flugplatzbetreiber sind überwiegend privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen. Das Land Brandenburg ist dabei gemeinsam mit Berlin und dem Bund als Gesellschafter an der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH beteiligt. Weitere Beteiligungen sind nicht beabsichtigt. Die Landesregierung strebt darüber hinaus grundsätzlich ein stärkeres Engagement privaten Kapitals an den Flugplatzbetreibergesellschaften an.

#### **8. Luftsport**

Das Land wird die notwendigen Bedingungen für die Ausübung des Luftsports für die Gesamtregion Berlin Brandenburg sichern und entwickeln und damit vielfältige Möglichkeiten für eine aktive sportliche Betätigung auf diesem Gebiet entsprechend der Bedarfsentwicklung in den beiden Ländern bieten. In besonderem Interesse steht dabei die Förderung des Kinder- und Jugendsports.

#### **9. Anbindung an den landseitigen Verkehr**

Flugplätze müssen eine angemessene Verkehrsanbindung haben. Dabei konzentriert sich das Land insbesondere auf Flughäfen und Landeplätze für den Allgemeinen Verkehr. Grundlage bilden bei Flughäfen ihre Einbindung in die übergeordneten Schienen- und Straßenverkehrsnetze und eine attraktive An-

bindung an den öffentlichen Personennah- und -fernverkehr. Schwerpunkt dieser Anbindung bei Landeplätzen ist eine ausreichende Straßenanbindung, verbunden mit rechtzeitigen Verkehrshinweisen für die Flugplatznutzer. Verkehrsangebote des ÖPNV zur Anbindung von Landeplätzen sind jeweils abhängig von der konkreten Situation und Nachfrage zu gestalten.

#### **10. Sicherheit und Umwelt**

Der Luftverkehr muss sicher und umweltverträglich gestaltet werden. Dieser Anspruch muss jeglichen Planungen zur Entwicklung des Luftverkehrs und der Luftfahrzeuge zugrunde liegen. Wie der Verkehr insgesamt, belastet auch der Luftverkehr die Umwelt. Eine verantwortungsvolle Luftverkehrspolitik muss dem

Schutz der Umwelt besondere Beachtung zukommen lassen.

#### **11. Internationalität**

Luftfahrt ist ein international ausgerichteter Verkehrsträger – Entwicklungsvorstellungen, Regelungen und Organisation müssen diese Ausrichtung berücksichtigen und fördern. Das Land unterstützt daher die verschiedenen Aktivitäten, u.a. im Rahmen konkreter europäischer Projekte und der Oderpartnerschaft, zur Einbindung grenzüberschreitender Verkehrsangebote in die Verkehrsplanung für den Flughafen Berlin Brandenburg International, zur Entwicklung grenzüberschreitender kooperativer Beziehungen zwischen Flugplätzen, Unternehmen und Vereinen, sowie zur Stärkung transnationaler Luftfahrtnetzwerke.

# 3 Grundsätze und Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung

## 3.1 Landesplanerische Zielsetzungen der Länder Berlin und Brandenburg

Derzeit werden für den Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur im Planungsraum Berlin-Brandenburg relevante Aussagen (Ziele oder Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung) in den folgenden Planwerken getroffen:

Das **LEPro**<sup>2</sup> bildet als übergeordneter Rahmen der gemeinsamen Landesplanung der beiden Länder die Grundlage für alle nachfolgenden Planungsebenen, insbesondere für den künftigen Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Die Programminhalte des LEPro werden zukünftig auf das notwendige Maß zur Entwicklung der Hauptstadtregion konzentriert. Das LEPro stellt Grundsätze der Raumordnung auf, die im Rahmen von Planungen abwägungspflichtig sind. Das LEPro 2007 wird das LEPro 2003 aufheben, mit Ausnahme von § 19 Abs. 11. Diese Regelung wird auch nach Inkrafttreten des Landesentwicklungsplanes Berlin – Brandenburg (LEP B – B) für den Gesamttraum fortgelten.

Im **LEP FS**<sup>3</sup> wird als Ziel der Raumordnung (Z 1) bestimmt, dass zur Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfs der

---

<sup>2</sup> Gemeinsames Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg LEPro 2003 (Fassung vom 1.11.2003), §19, Abs. 11: "Der im Gesamttraum Berlin-Brandenburg zu erwartende Bedarf an Luftverkehrskapazitäten soll durch rechtzeitige Bereitstellung vornehmlich innerhalb des bestehenden internationalen Flughafensystems, insbesondere unter Verringerung der Lärmbetroffenheit, gedeckt werden. Dabei soll der nationale und internationale Luftverkehrsanschluss für Berlin und Brandenburg möglichst auf einen Flughafen konzentriert werden."  
LEPro 2007 (Entwurf vom 21.8.2007), §7, Abs. 1: „(1) Zur überregionalen Einbindung der Hauptstadtregion und zur Erreichbarkeit Berlins und der übrigen Zentralen Orte sollen ein leistungsfähiges, hierarchisch strukturiertes Netz von Verkehrswegen (...) unter vorrangiger Nutzung vorhandener Infrastrukturen gesichert und bedarfsgerecht entwickelt werden. Die Luftverkehrsanschlüsse der Hauptstadtregion soll weiterentwickelt werden.“

<sup>3</sup> Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (Fassung vom 30.5.2006)

Länder Berlin und Brandenburg der Flughafen Berlin-Schönefeld weiter zu entwickeln ist. Mit Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld sind die Flugplätze Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof zu schließen und ihre Flächen einer anderen Nutzung zuzuführen. Alle weiteren Ziele und abwägungspflichtigen Grundsätze untersetzen das Ziel Z1. Regelungen zum regionalen und lokalen Luftverkehr finden sich dort nicht. Als sachlicher und räumlicher Teilplan wird der LEP FS auch zukünftig nach dem Inkrafttreten des LEP B-B Bestand haben.

Der **LEP GR**<sup>4</sup> konkretisiert als räumlicher Teilplan die vorhandenen Festlegungen des LEPro für den Bereich des äußeren Entwicklungsraumes. Der LEP GR soll wie auch die bisherigen Planwerke LEP I und LEPeV durch den LEP B-B abgelöst werden (Siehe auch Kap. 1, Fußnote 1).

Der **Entwurf des LEP B-B**<sup>5</sup> sieht als Zielsetzung vor, dass Linien- und Pauschalflugverkehr in der Region Berlin-Brandenburg nur auf dem Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) zulässig ist, ausgenommen Flugverkehr durch Flugzeuge mit einer zulässigen Höchstabflugmasse von bis zu 14.000 kg. Diese Regelung greift nicht in die bestehende luftverkehrsrechtliche Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Cottbus - Drewitz ein, die darüber hinausgehenden Verkehr mit Flugzeugen bis max. 30.000 kg Höchstabflugmasse zulässt.

## 3.2 Verkehrliche Lagegunst und Wachstumskerne

Die lokale und großräumige landseitige verkehrliche Anbindung eines Landeplatzes ist maßgeblich dafür, welche Bedeutung der Landeplatz für die Region entfalten kann. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg besteht

---

<sup>4</sup> Gemeinsamer Landesentwicklungsplan für den Gesamttraum Berlin-Brandenburg (20.7.2004)

<sup>5</sup> Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (Entwurf vom 21.8.2007). Das Beteiligungsverfahren der Träger Öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit wurde am 15.10.2007 eröffnet.

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 Schönehang<sup>6</sup> 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

---

<sup>6</sup> Für Schönehang ist bereits eine Beauftragung der DFS zur Durchführung der ersten Umsetzungsschritte durch das BMVBS erfolgt.

tur präferiert das Land die Einrichtung eines Instrumentenflugbetriebs bei Nachweis der entsprechenden Nachfrage und Finanzierungsmöglichkeit durch den Flugplatzbetreiber in der Rangfolge

- VLP Eberswalde-Finow
- VLP Strausberg
- VLP Eisenhüttenstadt

Für den SLP Neuhardenberg wird eine solche Entwicklung nicht befürwortet.

Ein wichtiger Teil des im Land Brandenburg etablierten Luftverkehrs ist Verkehr im Rahmen der Pilotenausbildung. Teilweise ist auch hierfür das Angebot und die Nutzungsmöglichkeiten von Instrumentenanflugverfahren Voraussetzung für die Weiterführung bzw. Etablierung von Ausbildungsangeboten in der Region. Das Land wird deshalb gemeinsam mit den Partnern bei der Bundeswehr auch die Möglichkeiten einer zivilen Mitnutzung des Militärflugplatzes Holzdorf erörtern und ggf. entsprechende Regelungen anstreben.

### **3.4 Umweltschutz im Luftverkehr**

#### **Verringerung der Fluglärmswirkungen**

Durch Betrieb und Ausbau luftverkehrlicher Infrastrukturen können u. a. Nutzungskonflikte durch Fluglärmauswirkungen auf Wohngebiete sowie durch betriebliche und anlagebedingte Auswirkungen auf Schutzgebiete im Bereich Landschafts- und Naturschutz resultieren. Ziel der Landesregierung Brandenburg ist es, diese Konflikte nach Möglichkeit zu vermeiden oder weitestgehend zu mindern. Im Zusammenhang mit den Auswirkungen durch Fluglärm ist für Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr, bei den Landeplätzen mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Flugbewegungen pro Jahr, das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm umzusetzen, an den Landeplätzen findet zusätzlich die Landeplatz-Lärmschutzverordnung Anwendung (nähere Erläuterungen siehe Kapitel 5 Luftverkehr und Umweltschutz).

#### **Minderung von Luftschadstoffen**

Die Landesregierung unterstützt die Initiative der EU-Kommission und der Verkehrsministerkonferenz zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs.

Die EU-Kommission hat die Überprüfung der Mehrwertsteuerbefreiung für den Luftverkehr auf deutsche Initiative in ihr Arbeitsprogramm einbezogen und sich in ihrer Mitteilung über die Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs für eine möglichst baldige internationale Vereinheitlichung der steuerlichen Behandlung von Flugtreibstoff ausgesprochen.

Es sollte allerdings vermieden werden, dass durch eine etwa auf die EU beschränkte Erhebung von Kraftstoff-Steuern Interkontinentalverkehr auf außer-europäische Relationen umverlagert wird, was nur wirtschaftliche Nachteile für Europa, aber keinen Fortschritt für Energie-Effizienz und Klimaschutz brächte.

### **3.5 Sicherheit an Landeplätzen**

Mit Inkrafttreten des Luftsicherheitsgesetzes im Januar 2005 wurde der Bereich Luftsicherheit (Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs) aus dem Luftverkehrsgesetz herausgelöst und stellt seitdem neben der Luftaufsicht (Abwehr von betriebsbedingten Gefahren) eine eigenständige Aufgabe im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung dar. Diese wird in den Ländern Brandenburg und Berlin von den Luftfahrtbehörden erledigt.

#### **3.5.1 Luftsicherheit**

Die Luftsicherheit („Security“) hat nach § 1 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) den Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen zum Ziel. Sie ist sehr stark von internationalen Vorgaben geprägt. Ausgehend vom weltweit gültigen Chicagoer Abkommen (ICAO-Abkommen; ICAO – Anhang 17) gibt insbesondere die EU den Rahmen für die Luftsicherheit vor. Maßgeblich ist die Verordnung (EG) 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (Amtsblatt EG L 355/1 vom 30.12.2002).

Auf diesem grundlegenden - europaweit und unmittelbar gültigen - Regelwerk basieren weitere EU-Verordnungen, wie die

- EG-Durchführungsverordnung (Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit)

- EG-Qualitätskontrollverordnung (Festlegung gemeinsamer Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme für die Sicherheit der Zivilluftfahrt)
- EG-Inspektionsverordnung (Festlegung von Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission im Bereich der Zivilluftfahrt)
- Verordnung zur Festlegung einer gemeinsamen Definition der sensiblen Teile der Sicherheitsbereiche auf Flughäfen - Durchführungsverordnung zu Artikel 4 der VO (EG) 2320/2002

Die VO (EG) 2320/2002 und ihre Durchführungsverordnungen schaffen für die Mitgliedstaaten verbindliche Grundlagen für die Festlegungen und Durchführung zweckdienlicher Vorschriften auf Gemeinschaftsebene zur Verhinderung unrechtmäßiger Eingriffe in die Zivilluftfahrt. Die wichtigsten zwingenden Maßnahmen auf Flugplätzen zur Gewährleistung der Luftsicherheit sind:

- Einrichtung von umzäunten, bewachten Sicherheitsbereichen
- Einrichtung eines Ausweissystems
- Zugangskontrolle mit ausnahmsloser Durchsuchung von Passagieren, Besatzungen und Mitarbeitern einschließlich der mitgeführten Gegenstände
- Kontrolle von Fracht und Catering
- Zuverlässigkeitsüberprüfung von Flughafenausweisinhabern und Piloten
- Darstellung aller baulichen und personellen Maßnahmen in einem Luftsicherheitsplan.

Für kleinere Flugplätze sieht Art. 4 Abs. 3 VO (EG) 2320/2002 die Möglichkeit von Erleichterungen unter bestimmten Voraussetzungen vor.

Danach kann die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats in Fällen, in denen die im Anhang der VO (EG) 2320/2002 vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen unverhältnismäßig aufwändig sind oder aus objektiven praktischen Gründen nicht durchgeführt werden

können, auf der Grundlage einer ortsbezogenen Risikobewertung innerstaatliche Sicherheitsmaßnahmen ergreifen, um einen angemessenen Schutz der folgenden Flugplätze zu erreichen:

- a) Flugplätze mit einem Flugaufkommen von zwei gewerblichen Flügen täglich im Jahresdurchschnitt oder
- b) Flugplätze, auf denen lediglich Flüge der allgemeinen Luftfahrt abgewickelt werden oder
- c) Flugplätze, auf denen sich die gewerblichen Flugverkehrsleistungen auf Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von weniger als 10.000 kg oder mit weniger als 20 Sitzen beschränken,

wobei sie den Besonderheiten derartiger kleiner Flugplätze Rechnung trägt.

### 3.5.2 Praktische Umsetzung im Land Brandenburg

Der Internationale Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld mit vorwiegend gewerblichem Verkehr unterfällt als einziger Flugplatz des Landes Brandenburg in vollem Umfang der Anwendung der VO (EG) 2320/2002 mit allen in ihrem Anhang geforderten Maßnahmen. Die Zuständigkeit für die Durchführung der Maßnahmen zur Gewährleistung der Luftsicherheit ist auf die Bundespolizei und die Luftsicherheitsbehörden des Landes sowie den Flughafenunternehmer im Rahmen der ihm durch das LuftSiG vorgeschriebenen Eigensicherungspflicht verteilt.

Die übrigen Flugplätze, insbesondere die Verkehrslandeplätze, erfüllen bezüglich der Luftsicherheitsanforderungen die dargestellten Bedingungen von Art. 4 Abs. 3 VO (EG) 2320/2002 und werden daher von der Oberen Luftsicherheitsbehörde des Landes Brandenburg regelmäßig einer Risikoanalyse unterzogen, in deren Ergebnis Luftsicherheitsmaßnahmen in enger Zusammenarbeit mit den Flugplatzbetreibern bei Bedarf im Einzelfall angeordnet und durchgeführt werden.

# 4 Situation und Entwicklung des Luftverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg

## 4.1 Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg verfügt gegenwärtig über die internationalen Verkehrsflughäfen Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof sowie über 12 Verkehrslandeplätze, 31 Sonderlandeplätze, darunter 9 mit vorrangig gewerblicher Ausrichtung, 4 Segelfluggelände und 1 Militärflugplatz.

Weiterhin gibt es in der Region 35 genehmigte Hubschrauber-Sonderlandeplätze, von denen sich 26 Landeplätze an Krankenhäusern befinden und der Notfallrettung dienen. Dazu gehören auch die fünf Luftrettungsstationen in der Region in Senftenberg, Bad Saarow, Perleberg, der Stadt Brandenburg sowie in Berlin-

Steglitz. 9 Hubschrauber-Sonderlandeplätze dienen gewerblichen Zwecken, z. B. am Lausitzring oder auf dem Gelände der PCK AG Schwedt/Oder.

## Passagier- und Frachtverkehr

Der Flughafen Berlin-Schönefeld ist der von den Passagierzahlen gesehen am schnellsten wachsende Flughafen Deutschlands mit deutlich zweistelligen prozentualen Zuwachsraten (vgl. Abb. 4-1). Die Passagierzahl betrug im Jahr 2006 ca. 6,05 Mio. Passagiere, das Frachtaufkommen belief sich auf ca. 8.700 t (inkl. Luftpost). Im Bereich des Passagierverkehrs ist mit weiteren Wachstumsraten in einer Größenordnung von jährlich 5% zu rechnen.

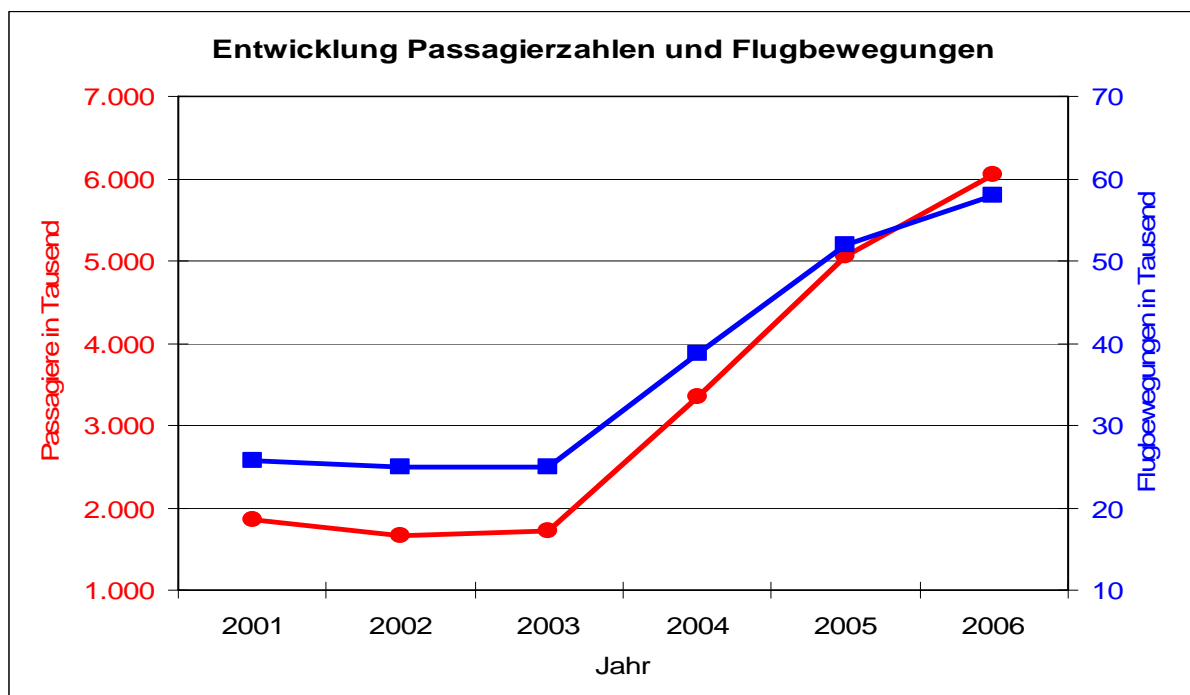


Abbildung 4-1: Entwicklung Passagierzahlen und Flugbewegungen am Flughafen Berlin-Schönefeld 2001 – 2006

Im Frachtverkehr spielen das Flughafensystem Berlin bzw. der Flughafen Berlin-Schönefeld im Besonderen im deutschlandweiten Vergleich nur eine untergeordnete Rolle.

## Allgemeine Luftfahrt

Das Verkehrsaufkommen der Allgemeinen Luftfahrt im Land Brandenburg war insgesamt in den letzten Jahren rückläufig. Im Jahr 2005 waren auf den Landeplätzen und Segelfluggeländen im Land Brandenburg etwa 360.000 Flugbewegungen (Starts und Landungen) zu verzeichnen. Knapp  $\frac{2}{3}$  entfallen davon auf den nichtgewerblichen Verkehr (ca. 250.000 Bewegungen),  $\frac{1}{3}$  ist dem gewerblichen Verkehr (ca. 110.000 Bewegungen) zugeordnet. Der gewerbliche Verkehr findet zu 96 % mit Motorflugzeugen mit einer Abflugmasse unter 2.000 kg statt. Lediglich 4 % aller gewerblichen Bewegungen entfallen auf Fluggerät mit höherer maximaler Abflugmasse. Das Aufkommen

mit Motorflugzeugen > 2.000 kg MTOW konzentriert sich auf die Flugplätze Cottbus-Drewitz, Eberswalde-Finow und Ruppiner Land.

Aufgrund ihres Bewegungsaufkommens, der Struktur der Verkehre, ihrer Lage, der bestehenden gewerblichen Ansiedlungen sowie ihrer z.T. überregionalen Bedeutung kommt den Landeplätzen Cottbus-Drewitz, Eggersdorf, Eisenhüttenstadt, Eberswalde-Finow, Kyritz, Lüsse, Oehna, Ruppiner Land, Schönhagen und Strausberg eine besondere Bedeutung zu (vgl. Abb. 4-2). Allein auf diese zehn Flugplätze entfiel mit über 190.000 Flugbewegungen im Jahr 2005 über Hälfte des Aufkommens im Land Brandenburg.

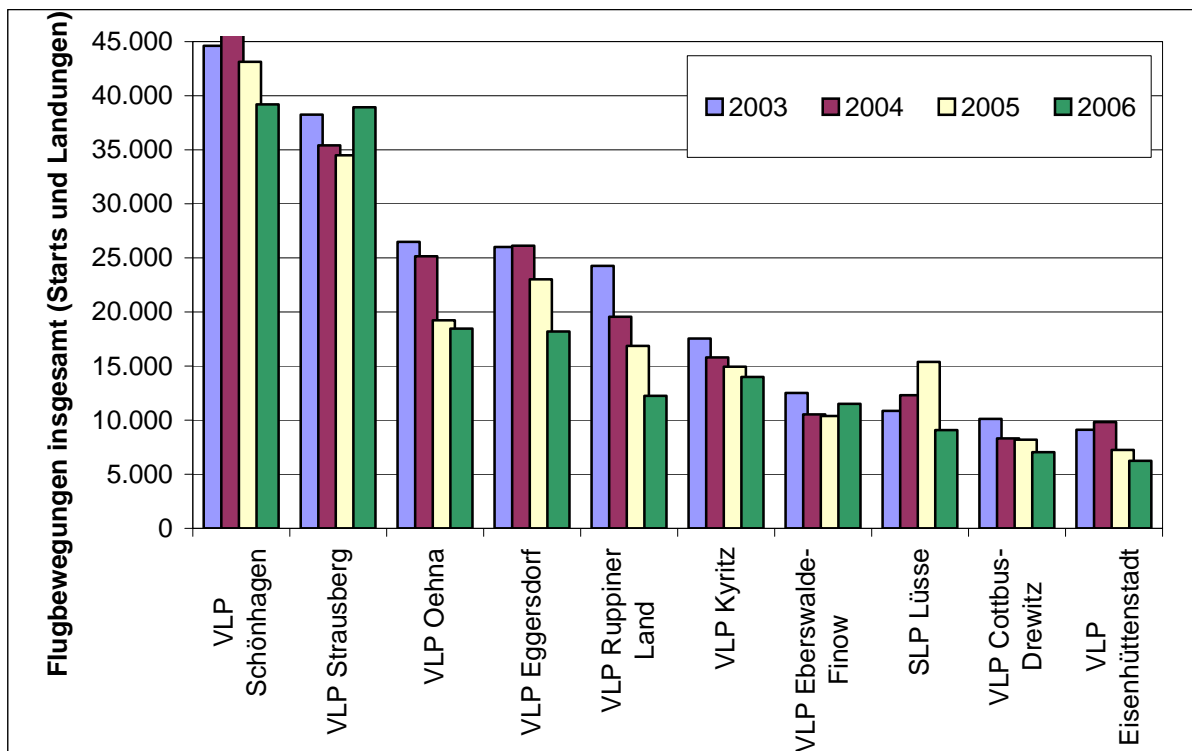


Abbildung 4-2: Statistik der Flugbewegungen an 10 ausgewählten Landeplätzen in Brandenburg 2003 bis 2006

Der Geschäftsreiseverkehr, Taxiflüge oder Werkflüge spielen im Land Brandenburg gemessen am Bewegungsaufkommen eine noch sehr geringe Rolle. Diese Verkehre werden nahezu vollständig von den Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof sowie Berlin-Schönefeld aufgenommen. Das liegt zum einen daran, dass die Nachfrage für solche Verkehre außerhalb dieser Flughäfen bisher gering ist und zum anderen an den Landeplätzen

bis auf den VLP Cottbus-Drewitz gegenwärtig kein Instrumentenflugbetrieb möglich ist. Instrumentenflugbetrieb ist aber die Voraussetzung dafür, dass ein Flugplatz planbar und weitestgehend wetterunabhängig angefliegen werden kann. Außerdem ist für gewerblichen Flugbetrieb mit Flugzeugen über 14.000 kg MTOW gem. § 22a Luftverkehrs-Ordnung vorgeschrieben, dass an den angeflogenen Flug-

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, wengleich 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 Pauschalflugverkehr 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. Wengleich 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 stattfände. 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

Verkehrspiloten erfordern eine luftverkehrliche Infrastruktur mit Flugplätzen, an denen Instrumentenflugverfahren eingerichtet sind und eine Flugverkehrskontrolle vorhanden ist. Bisher finden solche Schulflüge an den drei internationalen Verkehrsflughäfen der Metropolregion Berlin-Brandenburg und zum Teil am Verkehrslandeplatz Cottbus-Drewitz statt. Cottbus-Drewitz wird darüber hinaus von einigen Linienverkehrsgesellschaften für Trainingsflüge unter Sichtflugbedingungen genutzt.

Aus Kapazitätsgründen werden Schulflüge am künftigen Flughafen BBI nur sehr begrenzt möglich sein. Auch hieraus resultiert ein Bedarf für geeignete luftverkehrliche Infrastrukturen an anderen Standorten.

Unter der Voraussetzung, dass entsprechende luftverkehrliche Infrastrukturen eingerichtet sind, wären in diesem Zusammenhang die Verkehrslandeplätze Eberswalde-Finow, Cottbus-Drewitz, Schönhagen und Kyritz als Alternativstandorte für Schulflüge gut geeignet. Wenigstens an einem weiteren Standort in der Region sollte die Möglichkeit des Präzisionsanfluges unter Instrumentenflugbedingungen mit kontrolliertem Luftraum bestehen.

### **Luftsportaktivitäten**

Das Land Brandenburg ist Heimat für die Aktivitäten der Berliner und Brandenburger Luftsportler, ihrer Vereine und Verbände. Im Land finden regelmäßig vielfältige Aktivitäten der unterschiedlichen Luftsportarten an verschiedenen, zum Teil spezialisierten Standorten statt. Das Land unterstützt diese Aktivitäten, insbesondere die Entwicklung erweiterter Angebote im Kinder- und Jugendbereich.

Ein Schwerpunkt des Luftsportes in Brandenburg ist der Segelflug mit einer Vielzahl von aktiven Vereinen und den definierten Leistungszentren auf dem Verkehrslandeplatz Cottbus-Neuhausen und dem Sonderlandeplatz Lüsse. Besonders Lüsse ist mit seinen bundesweiten und internationalen Aktivitäten herauszustellen. Neben dem Training der deutschen und von Nationalmannschaften anderer Länder wurden dort Deutsche Meisterschaften (2005 und 2007) und die Europameisterschaften im Jahr 2000 durchgeführt. Im Jahr 2008 wird erstmals in Lüsse die Weltmeisterschaft im Leistungssegelflug ausgetragen.

Der Verkehrslandeplatz Ruppiner Land ist bereits heute ein leistungsfähiger Platz für den

Fallschirmsport und nimmt hier bundesweit den dritten Rang ein. Er ist darüber hinaus Basis für solide gewerbliche Ansiedlungen im Zusammenhang mit Fallschirmsport und gewerblichen Fallschirmsprung.

Im östlichen Brandenburg steht mit dem Verkehrslandeplatz Eggersdorf ein weiterer Landeplatz zur Verfügung, der gute Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich des Luftsports entfalten konnte. Er hat sich als gute Ergänzung für die beiden Landeplätze Lüsse und Ruppiner Land im Westen des Stadt-Umland-Raumes Berlin-Potsdam etabliert.

Ein weiterer Schwerpunkt des Luftsportes in Brandenburg ist der Modellflugsport, mit seinen besonderen Aktivitäten im Kinder und Jugendbereich. In Auswertung der Erfahrungen aus dem Segelflughafenbereich wird auch hier über die Etablierung eines Leistungszentrums nachgedacht. Das Land unterstützt diese Überlegungen.

### **4.2 Internationaler Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld**

Der Flughafen Berlin-Schönefeld ist derzeit Teil des Flughafensystems Berlin. Gemäß der Landesplanung werden nach der geplanten Inbetriebnahme des Single-Flughafens BBI die Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof geschlossen. Für den Flughafen Berlin-Tempelhof ist die Schließung bereits zum 31.10.2008 vorgesehen.

Seit der Ansiedlung von Low-Cost-Carriern am Flughafen Berlin-Schönefeld im Jahr 2003 hat sich das Verkehrsaufkommen dort sprunghaft erhöht (vgl. Abb. 4-1). Für den Passagierverkehr hat sich der Anteil des Flughafen Berlin-Schönefeld am Gesamtaufkommen des Flughafensystems Berlin somit deutlich erhöht. Im Jahr 2006 entfielen etwa  $\frac{1}{3}$  der insgesamt 18,5 Mio. Passagiere im Flughafensystem Berlin auf den Flughafen Berlin-Schönefeld.

Mit Eröffnung des Flughafens BBI als einzigem internationalen Verkehrsflughafen der Metropolregion Berlin-Brandenburg wird im Jahr 2011 mit einem Passagieraufkommen von ca. 20-22 Mio. Passagieren gerechnet, für das Jahr 2020 werden knapp 30 Mio. Passagieren prognostiziert. Langfristig ist die Privatisierung der Flughafengesellschaft vorgesehen.

Der Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum Single-Flughafen Berlin Bran-

denburg International (BBI) hat seit der 1. Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption eine entscheidende Hürde genommen. Mit den Urteilen vom 16. März 2006 in vier Musterverfahren hat das Bundesverwaltungsgericht den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld im Wesentlichen bestätigt, so dass die Bauarbeiten am 5. September 2006 mit einem ersten Spatenstich beginnen konnten. Die vom Bundesverwaltungsgericht aufgehobenen Regelungen zur Entschädigung des lärmbelasteten Außenwohnbereichs und von Teilen des nächtlichen Lärmschutzkonzeptes werden im Rahmen eines Planergänzungsverfahrens vervollständigt.

Ebenfalls am 5. September 2006 wurden die Verträge zwischen dem Bund, den Ländern Brandenburg und Berlin sowie den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zur Schienenanbindung des Flughafens BBI unterzeichnet, mit denen die Grundlagen für die Fertigstellung und die Inbetriebnahme der Bahnanbindung zum Zeitpunkt der Eröffnung des Flughafens BBI im Herbst 2011 geschaffen wurden. Folgende Maßnahmen wurden vereinbart:

- Bau einer 15 km langen zweigleisigen und elektrifizierten Strecke vom Berliner Außenring über den Flughafen bis zur Strecke Berlin-Görlitz,
- Verlängerung der S-Bahn-Strecke vom Bahnhof Schönefeld (alt) zum Flughafen BBI,
- Errichtung eines Bahnhofs unter dem Terminal mit zwei Bahnsteigen für den Fern- und Regionalverkehr sowie einem Bahnsteig für die S-Bahn,
- Bau eines Tunnels unter dem Flughafen für Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr, Anschluss an die Dresdner Bahn und den Berliner Außenring sowie
- Cargo-Anschlüsse.

Mit dem Bau eines international attraktiven Single-Flughafens BBI sind starke Impulse für die Wirtschaft und den Industrie- und Dienstleistungsstandort Berlin-Brandenburg verbunden, die sich nicht zuletzt in Tausenden neuer Arbeitsplätze niederschlagen werden. Für die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg hat eine termingerechte Fertigstellung des Flughafenausbaus oberste Priorität.

### 4.3 Regionalf Flughäfen

In der Metropolregion Berlin-Brandenburg existiert bis zum heutigen Tag kein Regionalflygflughafen. Das Land hat in seinen bisherigen Vorstellungen für die Landeplätze Cottbus-Drewitz, Eberswalde-Finow und Brandenburg-Briest eine Entwicklungsmöglichkeit zum Regionalflygflughafen vorgesehen. Fluglinienverkehre mit Regionalverkehrsflugzeugen finden aber außerhalb der drei Flughäfen Berlin-Schönefeld, Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel bisher nicht statt.

Die in Brandenburg erhaltenen ehemaligen militärischen Flugplätze sind aufgrund ihrer Größe einer charakteristischen Länge der Start- und Landebahnen von 2.500 Meter prinzipiell geeignet, um von Regionalverkehrsflugzeugen angefliegen zu werden. Aufgrund der Luftraumstruktur, der verkehrlichen Lage und des Erhaltungszustandes drängen sich jedoch diese Plätze zur Übernahme von Regionalflygflughafenfunktionen nicht auf.

Der Bedarf für regionale Luftverkehre an den Standorten Cottbus-Drewitz und Eberswalde-Finow ist bis heute nur sehr gering entwickelt. Gemäß den landesplanerischen Vorgaben soll der Linien- und Pauschalflugreiseverkehr mit Flugzeugen > 14.000 kg MTOW am Single-Flughafen BBI konzentriert werden. Langfristig gesehen sind Regionalflygflughafenfunktionen geeignet, als Ergänzungsfunktion des Flughafens BBI Luftverkehrskapazitäten zu sichern.

### 4.4 Landeplätze und Segelflygflughäfen

Unter den Landeplätzen befinden sich insgesamt 12 Plätze, die als Verkehrslandeplatz für den Sichtflugbetrieb zugelassen sind (Cottbus-Drewitz, Eggersdorf, Eisenhüttenstadt, Eberswalde-Finow, Fürstenwalde, Kyritz, Neuhausen, Oehna, Ruppiner Land, Schönhagen, Strausberg und Spremberg-Welzow). Davon ist der Verkehrslandeplatz Cottbus-Drewitz für Mischverkehre nach Sicht- und Instrumentenflugregeln genehmigt. Dort sind Nicht-Präzisionsanflugverfahren unter Instrumentenflugbedingungen (Luftraum F) eingerichtet. Zehn Landeplätze (Cottbus-Drewitz, Eisenhüttenstadt, Eberswalde-Finow, Kyritz, Neuhausen, Oehna, Rheinsdorf, Schönhagen, Strausberg und Spremberg-Welzow) sind für nächtlichen Sichtflugbetrieb (NVFR) genehmigt und entsprechend ausgestattet.

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 Branchenkompetenzfeld 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.

Am Verkehrslandeplatz Strausberg sind heute 20 Unternehmen mit insgesamt 230 Arbeitsplätzen ansässig, darunter der europaweit bedeutende Hersteller von leistungsfähigen Motorseglern Stemme AG. Strausberg wurde durch das Land Brandenburg in diesem Zusammenhang als Branchenschwerpunkt für das Branchenkompetenzfeld Luftfahrttechnik eingestuft. Der Verkehrslandeplatz Strausberg leistet für dieses Kompetenzfeld einen direkten funktionalen Beitrag. In Abhängigkeit vom Bedarf ist für Strausberg eine weitere Qualifizierung für Verkehre der Allgemeinen Luftfahrt bis zu einer Abflugmasse von 14.000 kg zu erwarten. Die Lagegunst Strausbergs ist ähnlich der von Schönhagen. Allerdings können sich aufgrund der Luftraumsituation im Osten von Berlin Restriktionen für die Entwicklung des Verkehrslandeplatzes Strausberg ergeben.

#### **VLP Eggersdorf**

Die Zahl der Flugbewegungen ist tendenziell rückläufig und lag im Jahr 2006 bei ca. 18.000. Die flugsportlichen Aktivitäten haben sich weiter positiv entwickelt und stabilisiert. Die Bedeutung des Verkehrslandeplatzes liegt im Bereich sportlicher und freizeitbezogener Aktivitäten. Mit einigen Luftsportveranstaltungen (z.B. Oldtimertreff) erreicht der Verkehrslandeplatz überregionale Bekanntheit.

#### **VLP Oehna**

Der VLP Oehna wird durch die private Firma Fläming Air GmbH betrieben. Neben dem Flugplatzbetrieb gehören zu den Geschäftsfeldern der Firma auch die Instandhaltung und Wartung von Flugzeugen bis 2.000 kg Abflugmasse, die Herstellung von Ultraleichtflugzeugen, der Betrieb einer Flugschule sowie der Betrieb des Flugplatzrestaurants. Sonstige Gewerbeansiedlungen bestehen nicht. Der Flugbetrieb ist Voraussetzung für die gewerblichen Aktivitäten der Firma Fläming Air GmbH. Die Flugbewegungszahlen entwickeln sich rückläufig. Im Jahr 2006 waren ca. 18.000 Flugbewegungen zu verzeichnen. Diese Entwicklung entspricht der lokalen Bedeutung des Verkehrslandeplatzes für den Geschäftsbetrieb der Firma Fläming Air. Aufgrund der schwachen Lagegunst kann der Verkehrslandeplatz nur sehr eingeschränkt luftseitige Erschließungsfunktionen für Wachstumskerne und Branchenschwerpunkte wahrnehmen. Auch für Privatflugverkehre und Luftsport wird der Verkehrslandeplatz langfristig nur lokale Bedeutung entfalten können.

#### **VLP Ruppiner Land (ehemals Fehrbellin)**

Die Flugbewegungszahlen am VLP Ruppiner Land lagen im Jahr 2006 bei ca. 12.000. Die Entwicklungskonzeption mit dem Schwerpunkt des Luftsports ist bereits weitestgehend erfolgreich realisiert. Am VLP Ruppiner Land sind heute drei luftfahrtaffine Unternehmen mit ca. 20 Arbeitsplätzen tätig. Zum Teil werden hochspezialisierte Produkte für den Fallschirmsport produziert und weltweit vertrieben. Der VLP Ruppiner Land ist heute als wirtschaftlich tragfähiger attraktiver Flugplatz für den Luftsport mit überregionaler Bedeutung und spezialisierter Gewerbeansiedlung zu bewerten.

#### **VLP Kyritz**

Der VLP Kyritz ist gemäß seinem heutigen Entwicklungsstand als attraktiver gut ausgestatteter Verkehrslandeplatz zu beurteilen. Am Landeplatz sind 12 Unternehmen mit insgesamt 64 Arbeitsplätzen ansässig, darunter Unternehmen mit überregionaler Bedeutung wie das Offizielle Sales & Service Center für Flugzeuge des Typs Cessna und die Flugschule ARDEX, an der Berufs- und Verkehrspiloten aus der ganzen Bundesrepublik ausgebildet werden. Der Flugplatz ist der Stadtverwaltung der Stadt Kyritz angegliedert und hat nicht zuletzt auch dadurch eine solide wirtschaftliche Grundlage. Die vorhandene und weiter auszubauen Gewerbeansiedlung ist für die Region von hoher Bedeutung. In Abhängigkeit vom Bedarf ist für den VLP Kyritz eine weitere Qualifizierung für Verkehre der Allgemeinen Luftfahrt bis zu einer Abflugmasse von 14.000 kg zu erwarten.

#### **SLP Lüsse**

Der SLP Lüsse wird als Segelflug-Leistungszentrum mit herausragender internationaler Bedeutung durch die Flugplatzgemeinschaft Lüsse e.V. und den Flugsportclub Charlottenburg e.V. betrieben. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit des SLP Lüsse basiert auf der sportlichen Vereinstätigkeit. Die sportlichen Aktivitäten sind außerordentlich erfolgreich und haben den Landeplatz weit über die Grenzen des Landes Brandenburg hinaus bekannt gemacht. Im Jahr 2000 wurde in Lüsse die Europameisterschaft im Segelflug-Leistungssport ausgetragen. 2008 werden in Lüsse die Segelflugweltmeisterschaften stattfinden. Zur Zeit läuft über den DAeC das Antragsverfahren bei dem DOSB, den SLP Lüsse zum einzigen

deutschen Bundes-Leistungszentrum auszuweisen.

### **VLP Eberswalde-Finow**

Die Flugbewegungszahlen haben sich in den letzten Jahren bei etwas über 10.000 Bewegungen jährlich stabilisiert. Heute sind am VLP Eberswalde-Finow 4 Unternehmen mit insgesamt 48 Arbeitsplätzen angesiedelt. Darunter die Geschäftsflugunternehmen Finow Air Service und Air Tempelhof. Von Eberswalde-Finow aus starten die Flugzeuge für europaweite Taxiverkehre, Organtransporte und Inspektionsflüge (Leitungsinspektionen). Der VLP Finow verzeichnet den höchsten Anteil an gewerblichen Motorflugbewegungen mit Abflugmassen über 2.000 kg von allen Landeplätzen des Landes Brandenburg. Der Verkehrslandeplatz wird darüber hinaus im Werksflugverkehr durch in Eberswalde und Schwedt ansässige Unternehmen genutzt. Aufgrund seiner sehr guten verkehrlichen Lagegunst kann er Bedeutung für den regionalen Wachstumskern Eberswalde sowie die Branchenschwerpunkte Eberswalde, Bernau und Schwedt entfalten. Das Entwicklungskonzept des Verkehrslandeplatzes Eberswalde-Finow besteht neben dem weiteren Ausbau des Verkehrszweiges der Allgemeinen Luftfahrt in der Ansiedlung von Passagierverkehren. Hierfür wurde im Frühjahr 2006 ein Raumordnungsverfahren beantragt. Da Fluglinienverkehr mit Passagieren und Fracht vorrangig am Single-Flughafen BBI durchgeführt werden soll, würde die Aufnahme von Passagierverkehr auf die Bereiche Fluglinien- und Pauschalflugreiseverkehr bis 14.000 kg MTOW bzw. Gelegenheitsverkehr beschränkt.

### **VLP Cottbus-Drewitz**

Seit 2001 sind die Bewegungszahlen rückläufig. Im Jahr 2006 waren ca. 7.000 Bewegungen zu verzeichnen. Der Anteil von großem Fluggerät (maximale Abflugmasse über

30.000 kg) hat in den letzten Jahren zugenommen, da es gelungen ist, Fluggesellschaften (z.B. Air Berlin) zu akquirieren, die am VLP Cottbus-Drewitz ihre Trainingsflüge durchführen. Dies ist zumindest eine positive Entwicklung, durch die sich der Verkehrslandeplatz Cottbus-Drewitz von den vielen anderen Landeplätzen in den neuen Bundesländern unterscheidet und überregionale Bekanntheit entwickelt hat. In Cottbus-Drewitz sind nur sehr wenige Unternehmen ansässig. Die Zahl der dadurch entstandenen Arbeitsplätze ist unbedeutend. Die Eigentümer des Verkehrslandeplatzes Cottbus-Drewitz standen seit mehreren Jahren mit amerikanischen Investoren über den Ausbau des Platzes zu einem Fracht- und Logistikzentrum in Verhandlung. Im März 2007 sind die Verhandlungen ergebnislos abgebrochen worden. Solange es nicht gelingt, am VLP Cottbus-Drewitz ein schlüssiges Entwicklungskonzept aufzustellen und umzusetzen und darüber hinaus auch den Privatflugverkehr und luftsportliche Aktivitäten der Region Niederlausitz auf diesen Platz zu konzentrieren, könnte er weiter an Bedeutung verlieren.

### **VLP Eisenhüttenstadt**

Die Flugbewegungszahlen am VLP Eisenhüttenstadt liegen relativ konstant in einer Größenordnung von 6 – 7.000 Bewegungen und sind damit vergleichsweise niedrig. Der Anteil des Motorflugs liegt bei ca. 50 %. Die beabsichtigte Gewerbeansiedlung ist noch nicht vorangekommen. Die Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Eisenhüttenstadt resultiert aus seiner guten Lagegunst zum Raum Eisenhüttenstadt und Frankfurt (Oder) und seiner luftseitigen Erschließungsfunktion dieses Wachstumskerns mit seinen Branchenkompetenzfeldern. Besonders beachtenswert ist hierbei die Nutzung des Verkehrslandeplatzes für Werkflüge der ArcelorMittal Eisenhüttenstadt GmbH.

# 5 Luftverkehr und Umweltschutz

## 5.1 Fluglärm

Die Reduzierung des Fluglärms ist eine wesentliche Zielsetzung der Luftverkehrspolitik des Landes. Bezüglich der Fluglärm Auswirkungen des Flughafens BBI ist das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig vom 16.03.2006 zu beachten. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit seinem Urteil die Klagen auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld abgewiesen und das Lärmschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses im Wesentlichen bestätigt.

Insbesondere die von der Planfeststellungsbehörde festgelegten Lärmgrenzwerte zum Schutz der betroffenen Anwohner vor möglichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen im Innenbereich, vor unzumutbaren Schlaf- und Kommunikationsstörungen sowie unzumutbaren Belästigungen und zum Schutz betrieblicher Tätigkeiten vor Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen wurden seitens des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich nicht beanstandet.

Teilweise Erfolg hatten allerdings die Hilfsanträge der Kläger hinsichtlich eines verbesserten Nachtlärmschutzes sowie hinsichtlich der Entschädigung für Nutzungseinschränkungen im Außenwohnbereich. Das Gericht hat die Behörde verpflichtet, über eine weitergehende Einschränkung des Nachtflugbetriebs, die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen zum Schutz des Nachtschlafs und über die Grenzziehung des Entschädigungsgebietes Außenwohnbereich in Ansehung der festgelegten Grenzwerte des Schutzkonzeptes im Planfeststellungsbeschluss und unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden. Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts bedarf die Durchführung von Flugbetrieb in den Nachtrandstunden von 22 bis 24 und 5 bis 6 Uhr einer besonderen Begründung, die besonders lärmsensiblen Stunden zwischen 0 und 5 Uhr müssen grundsätzlich frei von Flugaktivitäten bleiben.

Zu berücksichtigen ist ferner das neue Fluglärmgesetz in der Fassung vom 01.06.2007.

Der Verbesserung des Lärmschutzes an Landeplätzen dient die Landeplatz-Lärmschutz-

Verordnung des Bundes. Nach § 1 Abs. 1 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (Landeplatz-LärmschutzV) vom 05.01.1999 dürfen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm an Landeplätzen, auf denen 15.000 oder mehr Flugbewegungen von Flugzeugen, Motorseglern und Drehflüglern stattgefunden haben, Starts und Landungen von propellergetriebenen Flugzeugen und Motorseglern bis zu 9.000 kg höchstzulässiger Abflugmasse in der Zeit von montags bis freitags vor 7.00 Uhr, zwischen 13.00 und 15.00 Uhr Ortszeit und nach Sonnenuntergang, sowie samstags, sonntags und an Feiertagen vor 9.00 Uhr und nach 13.00 Uhr Ortszeit nicht stattfinden, sofern die betreffenden Luftfahrzeuge nicht die erhöhten Schallschutzanforderungen des § 4 Landeplatz-LärmschutzV erfüllen. Die zuständige Luftfahrtbehörde kann Ausnahmen zulassen.

Im Land Brandenburg unterliegen angesichts der bei der Allgemeinen Luftfahrt festzustellenden rückläufigen Zahl von Flugbewegungen nur noch die Verkehrslandeplätze Schönhagen und Strausberg der Verordnung. Die unmittelbar nach Inkrafttreten der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung erteilten Ausnahmegenehmigungen mit jährlichem Überprüfungsvorbehalt bestehen wegen der von bewohntem Gebiet entfernten Lage aktuell nur noch am Verkehrslandeplatz Oehna und am Sonderlandeplatz Reinsdorf. An den Verkehrslandeplätzen Strausberg und Eggersdorf wurden die Ausnahmen dagegen aufgehoben, wobei der Verkehrslandeplatz Eggersdorf ohnehin seit längerer Zeit von der Zahl der Flugbewegungen her der Anwendung von § 1 Landeplatz-LärmschutzV nicht mehr unterfällt. Am Verkehrslandeplatz Schönhagen wurde für den gewerblichen Verkehr eine eingeschränkte Ausnahmeerlaubnis neu erteilt.

Die Reduzierung von Ausnahmeerlaubnissen ist unter heutigen Gesichtspunkten schon deshalb gerechtfertigt, weil der weitaus überwiegende Teil der betroffenen Flugzeuge inzwischen den erhöhten Schallschutzanforderungen gem. § 4 Landeplatz-LärmschutzV im Wege der Nachrüstung mit Schalldämpfern und anderen lärm mindernden Maßnahmen erfüllt.

Im Hinblick auf die Siedlungssteuerung in der Umgebung von Flugplätzen sind die

- Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm durch die Immissionsschutzbehörden der Länder vom 14.05.1997
- Leitlinie zur Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen durch die Immissionsschutzbehörden der Länder“ (Landeplatz-Fluglärmleitlinie) von Juli 2002

zu nennen. Hiermit liegen bundeseinheitliche Empfehlungen zur Festlegung von Planungszonen der Siedlungsbeschränkung vor.

Durch die Festlegung dieser Planungszonen wird gewährleistet, dass für die gemeindlichen Entwicklungen Planungssicherheit erreicht wird, die Belange der Anwohner und angesiedelter Unternehmen besser beachtet werden können und für den Flugplatz langfristiger Bestandsschutz erreicht wird. Die Berücksichtigung der Prognosen der Flugbewegungszahlen des Flugplatzes sichert darüber hinaus die Entwicklungsfähigkeit des Flugplatzes.

Das Land Brandenburg unterstützt die Bemühungen der Flugplatzbetreiber, durch lärmabhängige Landeentgelte die Umsetzung von Umweltschutzmaßnahmen an Flugplätzen zu fördern. Der Flughafen Berlin-Schönefeld und nahezu alle Landeplätze wenden entsprechende Regelungen an. Die Entgeltordnungen der einzelnen Plätze sehen hierbei nach Lärmkategorien gestaffelte Landeentgelte für Luftfahrzeuge vor.

Ihre Wirksamkeit sollte regelmäßig auf Verbesserungsmöglichkeiten überprüft werden. Ziel ist es dabei, die Nutzung moderner und lärmarmen Flugzeuge zu stimulieren, die Kosten für Maßnahmen zum Schutz der Umwelt an Flugplätzen und deren Umgebung den Nutzern verursachergerecht zu erheben und Maßnahmen zum Schutz der Umwelt in nachweisbarem Umfang zu realisieren.

## 5.2 Luftschadstoffimmissionen

Die Landesregierung unterstützt die Initiative der EU-Kommission und der Verkehrsministerkonferenz zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs.

Die EU-Kommission hat die Überprüfung der Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge in ihr Arbeitsprogramm einbezogen und sich für eine möglichst baldige internationale

Vereinheitlichung der steuerlichen Behandlung von Flugtreibstoff ausgesprochen.

Flugkraftstoffe im gewerblichen Luftverkehr werden gegenwärtig weltweit auf grenzüberschreitenden Flügen aufgrund des Art. 24 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Abkommen) und einer Vielzahl bilateraler Luftverkehrsabkommen zwischen den einzelnen Staaten nicht mit einer Mineralölsteuer belegt. Auf EU-Ebene stellt die Energiesteuerrichtlinie vom 31. Oktober 2003 es den Mitgliedstaaten frei, reine Inlandsflüge der Kerosinsteuer zu unterwerfen. Dasselbe gilt für innergemeinschaftliche Flüge, wenn die betroffenen Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge miteinander geschlossen haben. Alle anderen gewerblichen Flüge sind gemäß der Energiesteuerrichtlinie weiterhin obligatorisch von der Mineralölsteuer befreit.

Die Kommission geht davon aus, dass Energiesteuern in der Luftfahrt kurz- und mittelfristig nicht als zentrale Säule einer Strategie gegen den Einfluss der Luftfahrt auf den Klimawandel herangezogen werden. Sie setzt vielmehr insbesondere auf die Einbeziehung des Luftverkehrs in das bestehende europäische Emissionshandelssystem. Die Europäische Kommission hat deshalb am 20. Dezember 2006 den Entwurf einer Richtlinie zur Einbeziehung des Flugverkehrs in den Europäischen Treibhausgas-Emissionshandel veröffentlicht. Darin ist vorgesehen, die Luftfahrtunternehmen als Handelsteilnehmer zu verpflichten, dem Flugverkehrssektor ein eigenes limitiertes Budget (Cap) zuzuweisen und innereuropäische Flüge ab 2011 und internationale Flüge ab 2012 in den Emissionshandel einzubeziehen. Damit könnten die Emission von Klimagasen im Luftverkehr begrenzt und Entwicklung und Einsatz moderner energiesparender Modelle vorangetrieben werden.

Ein weiteres wichtiges Instrument für mehr Klimaschutz im Luftverkehr ist die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Single European Sky“). Durch Vermeidung von Warteschleifen und Umwegflügen können erhebliche Einsparungen von Kraftstoffen erzielt werden.

Eine Lenkungswirkung zugunsten geringerer Emissionen von Treibhausgasen entfalten auch entsprechend gestaffelte Landeentgelte auf den Flughäfen. Dieses Instrument leistet heute schon wichtige Beiträge zugunsten modernerer, weniger lärmintensiver Flugzeuge.

Die Einführung emissionsabhängiger Landeentgelte an deutschen Flughäfen als Maßnahme zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung und Schadstoffminderung fügt sich somit in dieses umfangreiche Maßnahmenpaket zur Verbesserung des Klimaschutzes ein.

### 5.3 Naturschutz und Landschaftspflege

Der Luftverkehr und die Entwicklung der Flugplatzstruktur erfolgen in Abstimmung mit dem Naturschutz und der Landschaftspflege und deren fachgesetzlichen und fachplanerischen Grundlagen sowie europarechtlichen Bestimmungen („FFH-Richtlinie“ 92/43 EWG und „Vogelschutzrichtlinie“ 79/409 EWG). Der Arten- und Biotopschutz sowie die Erholung in der Landschaft werden dabei besonders betrachtet. Bei Genehmigungsverfahren für Neuanlage, Erweiterung oder wesentliche Änderung von Flugplätzen sind die Schutzziele benachbarter Naturschutzgebiete und von NATURA 2000 Gebieten zu beachten.

Für die vom Bewegungsaufkommen her bedeutsamsten 10 Landeplätze sind im Anhang Lagepläne zur Konfliktbeurteilung der Plätze und der sie umgebenden Natur- und Trinkwasserschutzgebiete enthalten.

„Gegenüber Luftfahrzeugen potentiell störungssensible Vorkommen wildlebender Vogelvorkommen (Zugvogelsammelpplätze, Großtrappenbrutgebiete) sowie weitere Schutzgebiete und Gebiete mit besonderer Erholungsfunktion waren bislang in der „Naturschutzkarte für Piloten“ des Landesumweltamtes Brandenburg dargestellt, die auch Anlage der ersten Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption aus dem Jahr 2000 war und die auf umfangreichen Diskussionen der Naturschutzeinrichtungen und Luftsportverbände basierte. Ziel war hierbei, Überflüge sensibler Gebiete zu minimieren bzw. zu vermeiden und/oder zeitlich bzw. höhenmäßig zu beschränken.

Auf diesem Modell beruhende Diskussionen zwischen Naturschutz und Luftfahrt auf Bundesebene haben zur Auswahl und Darstellung störungssensibler Vogelvorkommen in den offiziellen ICAO-Luffahrerkarten erstmals in der Ausgabe 2007 geführt. Die dort als sogenannte Aircraft relevant Bird Areas (ABA) dargestellten

Flächen lösen bundesweit die vormals unvollständig in den ICAO Karten verzeichneten Vogelschutzgebietssymbole (Entensymbole) ab und sind nunmehr mit konkreten Flugdurchführungsempfehlungen verknüpft (zu den Gebieten nach Bundesländern sortiert siehe auch unter [http://www.bfn.de/0323\\_aba.html](http://www.bfn.de/0323_aba.html)).

Damit entfällt eine gesonderte kartographische Darstellung der Gebiete in der Luftverkehrskonzeption, da die auf luftverkehrsrelevanten Gebietsdarstellungen der Deutschen Flugsicherung basierenden Luftfahrerkarten verbindlich für die Flugvorbereitung und Durchführung von allen Luftfahrern zu nutzen sind. Damit können die Gebietsdarstellungen viel stärker als bisher das konkrete Handeln von Piloten beeinflussen.

Alle Teilnehmer am Luftverkehr sind dazu aufgefordert, Überflüge unter 2000 ft über Grund über diesen Gebieten und Außenlandungen in den ABA zu vermeiden. Dies gilt gebietsspezifisch entweder ganzjährig oder temporär und ist in der Luftfahrerkarte entsprechend kenntlich gemacht.

Darüber hinaus erforderliche Informationen über Naturschutzgebiete z.B. für die Planung von Außenlandeübungen, Ballonstarts- und Landungen oder Übungen von Luftfahrzeugen der Streit- und Einsatzkräfte sind über die Naturschutzbehörden oder über das Internetangebot des Landesumweltamtes unter <http://luaplms01.brandenburg.de/p32%5Fsg%5Finternet/viewer.htm> abrufbar. Hier sind auch die Grenzen der brandenburgischen Großschutzgebiete, die in besonderem Maße Zwecken der Erholungsvorsorge dienen, verfügbar. Flugplatzbetreibern und Luftsportvereinen in diesen Gebieten wird empfohlen, auf der Basis lokaler Kooperationen, z.B. mit den Großschutzgebietsverwaltungen, füreinander zu werben und Konflikte zu vermeiden. Weitere Informationen zur Kooperation Luftfahrt und Naturschutz sind zu finden unter

<http://www.mluv.brandenburg.de/cms/detail.ph/lbm1.c.262136.de>.“

## 6 Organisation der Luftfahrtverwaltung

Am 01. August 2006 hat die neue Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde für die Bundesländer Berlin und Brandenburg (LuBB) auf der Grundlage eines zwischen beiden Ländern abgeschlossenen Staatsvertrages den Dienst am neuen Dienort in Schönefeld unmittelbar am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld aufgenommen. Durch die Errichtung der gemeinsamen Luftfahrtbehörde findet eine Konzentration der Kernbereiche der regionalen Luftfahrtverwaltung statt, so dass unterschiedliche Institutionen und Ansprechpartner sowie Unterschiede in der Verwaltungspraxis für die Gesamtregion Berlin-Brandenburg entfallen. Für alle, die mit der regionalen Luftfahrtbranche zu tun haben, ob Bürger, Unternehmer oder Luftfahrer, wird eine Erleichterung in Sachen Luftfahrtverwaltung geschaffen.

Organisatorisch gesehen ist die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde als Abteilung 4 im Landesamt für Bauen und Verkehr in Form einer Außenstelle am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld eingerichtet. Die Zuständigkeit der Behörde gliedert sich in die Teilbereiche: Luftfahrt (Dezernat 41) und Luftaufsicht / Luftsicherheit (Dezernat 42). Genehmigung und Aufsicht über die Verkehrsflughäfen bleiben den Obersten Luftfahrtbehörden (Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin) vorbehalten.

Der Bereich des Dezernats 41 (Luftfahrt) beschäftigt sich vorrangig mit der Genehmigung und der Aufsicht über die Landeplätze, den Erlaubnissen und Berechtigungen für Privatpiloten, der Genehmigung und Aufsicht über

Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen sowie der Erteilung von Erlaubnissen zur besonderen Nutzung des Luftraums, Luftfahrtveranstaltungen etc. Zunehmenden Raum nimmt auch die Prüfung und Genehmigung von Luftfahrthindernissen (z.B. Windkraftanlagen, Masten usw.) ein.

Die Bereiche Luftaufsicht / Luftsicherheit (Dezernat 42) umfassen neben Überprüfung der Zuverlässigkeit von Flughafensicherheitsausweisinhabern und Luftfahrern gem. § 7 Luftsicherheitsgesetz die Wahrnehmung der Abwehr von Gefahren für und durch den Flugbetrieb (Luftaufsicht gem. § 29 Luftverkehrsgesetz) und den Schutz vor Angriffen durch Dritte auf die Sicherheit des Luftverkehrs (§ 1 Luftsicherheitsgesetz).

### **Dienstsitz und Anschrift der Behörde:**

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde  
Berlin-Brandenburg  
Mittelstraße 9  
12529 Schönefeld

### **Allgemeine Telefoneinwahl:**

(030) 634159-0

### **E-Mail-Adresse:**

PoststelleLuBB@lbv.brandenburg.de

Weitere Informationen zur Behörde können unter [www.lbv.brandenburg.de](http://www.lbv.brandenburg.de) abgerufen werden.

# Anhang

1. Übersichtsplan
2. Lagepläne der 10 ausgewählten brandenburgischen Landeplätze
3. Steckbriefe der brandenburgischen Landeplätze