

UNTERRICHTUNG

durch die Landesregierung

**Luftverkehrskonzept des Landes Mecklenburg-Vorpommern
- Erste Fortschreibung**

**Luftverkehrskonzept
des Landes Mecklenburg-Vorpommern**

Erste Fortschreibung

Wirtschaftsministerium
Schwerin, den 22. März 2005

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorbemerkungen	5
1. Ausgangslage mit Blick auf den Flughafen-Masterplan Deutschland	5
2. Rechtliche Grundlagen und Begriffsbestimmungen	12
3. Luftverkehrspolitische Ziele	13
3.1 Bisherige Luftverkehrspolitik	13
3.2 Landesplanerische Vorgaben und Regionale Raumordnungsprogramme	14
3.3 Ergänzende Hinweise im Beteiligungsverfahren	14
3.3.1 Allgemeine Hinweise	15
3.3.2 Hinweise zu den Regionalen Raumordnungsprogrammen	15
3.4 Schwerpunkte künftiger Luftverkehrspolitik	17
4. Gegenwärtige Luftverkehrsinfrastruktur	20
4.1 Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern	20
4.2 Flugplatzdichte im Vergleich zu anderen Bundesländern	21
4.3 Infrastrukturausstattung und Dienstleistungsangebot	22
4.4 Wirtschaftliche Bedeutung der Flugplätze	23
4.5 Flugsicherheit und Umweltschutz	24
4.5.1 Flugsicherheit	24
4.5.2 Luftsicherheit	24
4.5.3 Umweltschutz	25
5. Verkehrliche Entwicklung der Flugplätze	25
5.1 Luftverkehrsangebot	25
5.2 Flugbewegungen und Fluggastzahlen	26
5.3 Linienflugangebot: volks- und betriebswirtschaftliche Aspekte	28
5.4 Fluggastpotentiale in den Einzugsbereichen der Flughäfen	32
6. Zukünftiges Flugplatzsystem des Landes	33
6.1 Bewertung der Flugplätze	33
6.2 Einstufung der Flugplätze	36
6.3 Entwicklungschancen der Flugplätze	41

Anhang

Kurzprofil der Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern

Vorbemerkungen

Der Landtag von Mecklenburg-Vorpommern hat mit Beschluss vom 14.10.2004 (Drucksache 4/1361) die Landesregierung aufgefordert, das Luftverkehrskonzept des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 6. Januar 1998 zu überarbeiten. Ziffer 54 der Koalitionsvereinbarung sieht für die 4. Legislaturperiode ebenfalls vor, das „Flughafenkonzept des Landes entsprechend den Erfordernissen von Wirtschaft und Verkehr“ fortzuschreiben.

Das Luftverkehrskonzept des Landes Mecklenburg-Vorpommern wurde von der Landesregierung dem Landtag als Drucksache 2/3429 zugeleitet. Es enthält vor allem - mit Blick auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes - Grundaussagen über die Bedeutung des Luftverkehrs, daraus abgeleitete landespolitische Ziele und die konkreten Vorhaben, mit denen die gesetzten Ziele realisiert werden sollen. Die Ziele, Vorhaben und Projekte wurden im Wesentlichen umgesetzt.

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen waren die Aussagen und Vorhaben des Luftverkehrskonzeptes neu zu bewerten. Dem entsprechend wird das Luftverkehrskonzept mit der hiermit vorliegenden Ersten Fortschreibung an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst.

Bei der Fortschreibung wurden auch die Sichtweisen der Betroffenen berücksichtigt. So wurden die Kommunalen Spitzenverbände, die Industrie- und Handelskammern, die Handwerkskammern, die Vereinigung der Unternehmensverbände, die Flugplatzbetreiber und deren Gesellschafter sowie die Luftfahrtunternehmen und Flugschulen beteiligt. Ihre Stellungnahmen haben Eingang in die vorliegende Fortschreibung gefunden (vgl. dazu vor allem die Textziffer 3.3)

1. Ausgangslage mit Blick auf den Flughafen-Masterplan Deutschland

Die zunehmende Globalität politischen und wirtschaftlichen Denkens und Handelns hat weltweit sowohl zu immer mehr als auch zu immer intensiveren Verflechtungen geführt - international und interkontinental. Insoweit hat sich der Faktor „Zeit“ zu einem immer wertvolleren Gut entwickelt. In diesem Kontext ist der Luftverkehr - in Abhängigkeit von der zurückzulegenden geographischen Strecke auch der rein innerdeutsche - längst unverzichtbar geworden. Ihm kommt darüber hinaus auch in Zukunft eine immer entscheidendere Funktion hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung zu.

Regionen in Deutschland, die keinen angemessenen Anschluss an das internationale und interkontinentale Flugverkehrsnetz haben und auch im nationalen Netz keine Rolle spielen, werden sich nicht ausreichend entwickeln können.

In Deutschland sind etwa 770.000 Arbeitsplätze unmittel- oder mittelbar durch die Luftfahrt geschaffen worden. Die Branche bildet eine wichtige Grundlage sowohl für den Geschäftsreiseverkehr und den Tourismus, als auch für den Transport von Waren und Gütern. Das setzt im internationalen Vergleich Wettbewerbsfähigkeit voraus, wozu eine angemessen optimierte Flughafeninfrastruktur unabdingbar ist.

Aus einer Mitte 2003 gegründeten „Initiative Luftverkehr“ etablierte sich in der Folge ein „Initiativkreis“, dem neben Lufthansa (DLH), den Flughäfen Frankfurt (Fraport) und München (FMG) auch die Deutsche Flugsicherung (DFS) angehören. Weil der „Initiativkreis“ letztlich die politischen Grundsatzentscheidungen vorbereitet, gehören ihm aus der Politik Regierungsvertreter der Länder Hessen, Bayern, Brandenburg und Hamburg sowie für die Bundesregierung Vertreter der vier Ressorts Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Wirtschaft und Arbeit, Finanzen sowie Inneres an.

Aus dieser Initiative heraus ist insbesondere der „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur in Deutschland“ entwickelt worden, der sich unter dem Gesichtspunkt der unabdingbaren Wettbewerbsfähigkeit auf internationaler bzw. globaler Ebene auf die „Großen Acht“ konzentriert - das sind die beiden so genannten „Hub-Flughäfen“¹ Frankfurt und München sowie weitere sechs Verkehrsflughäfen, als da sind

- im Norden Hamburg und Hannover,
- im Osten Berlin,
- im Westen Düsseldorf und Köln/Bonn sowie
- im Süden Stuttgart.

Insbesondere bei den Flughäfen in Berlin, Düsseldorf, Frankfurt und München werden Planungen zur Erweiterung der Kapazitäten ausdrücklich unterstützt, weil nur so die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrstandortes Deutschland gesichert werden könne.

Allerdings, so der Masterplan, dürfe dabei die flächendeckende Bedienung des Mittelstrecken- und des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs, zu denen der innerdeutsche Zubringer-Luftverkehr ebenso gehört wie die Touristen-Incoming-/Outgoing-Verkehre, nicht vernachlässigt werden. Beklagt wird allerdings, dass - nicht zuletzt durch unzureichend koordinierte Förderung von Flughäfen in der Fläche - wertvolle Fördermittel insofern wirkungslos verpufft seien, als dies in nicht wenigen Fällen weder zu einer Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland noch zu einer bemerkenswerten Verbesserung der Wirtschaftslage in der jeweiligen Region geführt habe.

Ferner geht der Masterplan davon aus, dass es - über die oben genannten „Großen Acht“ hinaus - Regionalflughäfen gibt, die sich mit dem Konzept des Masterplanes vereinbaren lassen und insoweit eine Zukunft haben bzw. auch bisher bereits erfolgreich gewesen sind. Diese Regionalflughäfen finden sich jedoch vor allem in West- und Süddeutschland und bilden dort eine relativ hohe Flughafendichte². In Ostdeutschland fallen unter diese Kategorie derzeit allenfalls die Flughäfen Leipzig und Dresden.

¹ „Hub“ (engl.): Radnabe (dt. Begriff: Drehkreuz).

² siehe Abb. 1 a, b: „Verkehrsgunst der deutschen Flughäfen 2003/2015“; Schraffierte Kreise: Regionalflughäfen (das sind, im Uhrzeigersinn, beginnend im Osten: Dresden, Leipzig, Nürnberg, Frankf./Hahn, Dortmund, Paderborn, Münster/Osnabrück, Bremen).

Grundlage für die gesamtdeutsche Entwicklung der Flughafeninfrastruktur ist das entsprechende Konzept der Bundesregierung aus dem Jahre 2000, das vom Prinzip eines „dezentralen Flughafennetzes“ ausgeht. Dazu gehörte ausdrücklich, dass Regionalflughäfen nicht nur die großen Flughäfen entlasten, sondern gleichzeitig auch standortqualitätsverbessernde Fazilitäten sein sollen. Dieses Konzept soll nun im Sinne des Masterplans modifiziert bzw. eingeschränkt werden. So werden beispielsweise direkte oder indirekte Betriebssubventionen für Flughäfen grundsätzlich abgelehnt bzw. sollen nur in Ausnahmefällen bei Nachweis übergeordneter strukturpolitischer Gründe und auch dann nur unter strengen Auflagen gewährt werden.

Bei seinen Aussagen stützt sich der Masterplan auf die Erkenntnisse aus der „Luftverkehrsprognose Deutschland“³, in der unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten der zu erwartende Luftverkehrsbedarf bis zum Jahre 2015 ermittelt wurde.

Gegen den Ausbau des Regionalflughafennetzes bzw. auch gegen die Aufrechterhaltung des gesamten aktuellen Bestandes an Flugplätzen spricht laut Masterplan nicht zuletzt auch der Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn. Das gälte sowohl für „Zubringerflüge“ (zu den Drehkreuzen) wie für Kurzstreckenflugreisen (z. B. Geschäftsreisende und Kurzturlauber). Eine solche Bewertung benachteiligt jedoch Regionen wie Mecklenburg-Vorpommern, die nur einen eingeschränkten Zugang zum Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn haben.

Der im Kontext aller Verkehre dem Luftverkehr zuzuordnende Bedarf wurde in der Luftverkehrsprognose nicht zuletzt durch die Analyse der so genannten „Verkehrsgunst“ festgestellt. Unter diesem Begriff ist der mittlere Zeitaufwand⁴ je Region zu verstehen, der benötigt wird, um - ausgehend von den unterschiedlichen Wohnplätzen etwa in Mecklenburg-Vorpommern - alle in Betracht kommenden (inter-)nationalen bzw. interkontinentalen Ziele zu erreichen. Die ermittelten Zeiten wurden sodann nach der Häufigkeit je Ziel gewichtet und als „mittlere Reisezeiten“ in der Graphik⁵ ausgewiesen.

Der Grad der „Verkehrsgunst eines Flughafens“ aus Sicht der Passagiere ergibt sich vor allem durch die Relation „Zubringerzeit bis Flughafen“ zur „Gesamt-Reisedauer“. Bei deutlich unterschiedlichen Gesamtreisedauern wird im Vergleich zwischen den Angeboten konkurrierender Flughäfen in der Regel die insgesamt kürzere Gesamtreisezeit selbst dann ausschlaggebend sein, wenn deren Zubringerzeit im Vergleich größer ist.

³ Intraplan Consult GmbH, München, 10/2004.

⁴ inkl. Vorlauf (Zubringerzeit zuzüglich Zeitbedarf am Flughafen bis Abflug) und entsprechendem Nachlauf sowie Umsteigezeit.

⁵ siehe Abb. 1 a, b (Legende).

In der Verkehrsgunst-Graphik machen zum einen die unterschiedlichen, mittleren Reisezeiten der Regionen farblich deutlich, dass die für Mecklenburg-Vorpommern maßgeblichen Gesamtreisezeiten gemäß Luftverkehrsprognose mit wachsendem räumlichen Abstand z. B. von Hamburg deutlich länger werden. Das ergibt sich - ebenfalls optisch - auch aus den als Doppelkreise um die „Großen Acht“⁶ bzw. als schraffierte Kreise dargestellten Einzugsbereiche um die - aus Sicht des Masterplans - potentiell erfolgsorientierten Regionalflughäfen. Die Abbildungen⁷ zeigen im Vergleich zu Passagieren mit Wohnsitz in der Stadt Hamburg auf, wieviel mehr Anreisezeit die Passagiere aus Mecklenburg (durchschnittlich fast zwei Stunden) bzw. die Passagiere aus Vorpommern in Kauf nehmen müssen (sogar mehr als drei Stunden), wenn sie beispielsweise zum Flughafen Hamburg anreisen⁸.

Während für Reisende aus der Stadt Hamburg eine gewichtete Gesamtreisezeit zu allen Zielen in nah und fern von etwa vier Stunden anzusetzen ist, müssen Reisende aus Mecklenburg-Vorpommern im Gesamt-Durchschnitt mit etwa 2,4 Stunden längeren Reisezeiten rechnen. Dieser Zeit-Mehraufwand macht in Relation zur durchschnittlichen Gesamtreisezeit von 7 ¼ Stunden mit 33 % immerhin so viel aus, dass der Reiseweg über den Flughafen Hamburg von Reisenden aus Mecklenburg-Vorpommern allenfalls bei Fernreisen als hinnehmbar empfunden werden könnte. Hinzu kommt die ungünstige Straßenanbindung des Hamburger Flughafens aus Richtung Mecklenburg-Vorpommern.

Die etwa gleiche Reisezeit-Problematik gilt auch in Bezug auf den geplanten Großflughafen Berlin-Brandenburg-International (BBI); dies schon deshalb, weil die räumliche Distanz zwischen Vorpommern und dem BBI im Süden Berlins praktisch die gleiche ist wie die zwischen Vorpommern und Hamburg. Im Übrigen reicht der Ein-Stunden-Einzugsbereich selbst des zentraleren Flughafens Tegel allenfalls gerade mal an die Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommerns heran⁹.

Auch die Prognose bezogen auf das Jahr 2015¹⁰ zeigt kein wesentlich anderes Bild: obwohl hier der erfolgte Ausbau des Flughafens BBI unterstellt wird und die Prognostiker davon ausgegangen sind, dass auch in Mecklenburg-Vorpommern ein - begrenztes - luftverkehrliches Angebot besteht, weist die Graphik im Vergleich zum Jahre 2003 nur für den Ostrand Mecklenburgs (Landkreis Demmin) eine Veränderung aus: für diese Region wird perspektivisch im Jahre 2015 die gleiche mittlere Vergleichszubringerzeit (+ 2,4 h) unterstellt, die für das übrige Mecklenburg bezüglich 2003 berechnet wurde.

⁶ Abb. 1 a, b: Fettgedruckte Kreise: „Große Acht“; Andere Kreise: wichtige Regionalflughäfen; Kreisradien: ca. 1-1,5 h Zubringerzeit.

⁷ Abb. 1 a, b (bezogen auf 2003, 2015).

⁸ Abb. 1 a, b: Durchschnittliche Gesamtreisedauern über Flughafen Hamburg:
- Mecklenburg (6,5 h) ./ Hamburg (4,75 h) = 1,75 h längere Anreise für Reisende aus Mecklenburg,
- Vorpommern (7,75 h) ./ Hamburg (4,75 h) = 3 h längere Anreise für Reisende aus Vorpommern.

⁹ Abb. 1 a, b: Kreisbogen um den Flughafen BBI.

¹⁰ Abb. 1 b; Bezugsjahr 2015.

Insgesamt wird im Vergleich mit allen anderen Regionen in Deutschland offenkundig, dass Mecklenburg-Vorpommern zur Verbesserung seiner Standortqualitäten intensiver als bisher an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz angebunden werden muss. Dem entspricht auch die jüngste Entscheidung der EU-Kommission, wonach der Bau bzw. die Entwicklung von Regionalflughäfen in strukturschwachen Regionen über die Infrastrukturbeihilfe aus der Gemeinschaftsaufgabe grundsätzlich gefördert werden kann, wobei diese Beihilfe - unverändert - ausschließlich bei Investitionsmaßnahmen gewährt werden darf.

Eine verbesserte Anbindung Mecklenburg-Vorpommerns an das überregionale Luftverkehrsnetz soll zum einen im Einklang mit der im Sinne des Masterplans koordinierten Luftverkehrs- bzw. Flughafenpolitik des Bundes und der Länder geschehen. Zum anderen soll das vorliegende Luftverkehrskonzept integraler Bestandteil der übergeordneten Wirtschafts-, Verkehrs- und Raumordnungspolitik des Landes Mecklenburg-Vorpommern sein. Grundlagen für das Luftverkehrskonzept sind daher auch die allgemeinen Leitlinien der Wirtschaftspolitik, das bestehende Landesraumordnungsprogramm, die Regionalen Raumordnungsprogramme sowie das zukünftige Landesraumentwicklungsprogramm.

Dieses Luftverkehrskonzept gibt einen mittelfristigen, fachlichen Planungs- und Handlungsrahmen vor: für die Landesregierung, die Luftfahrtbehörde, die Flugplatzbetreiber und ihre Gesellschafter; es entbindet die beiden Letztgenannten jedoch nicht von Ihrer Zuständigkeit und Verantwortung für ihre Flugplätze.

Abbildung 1a

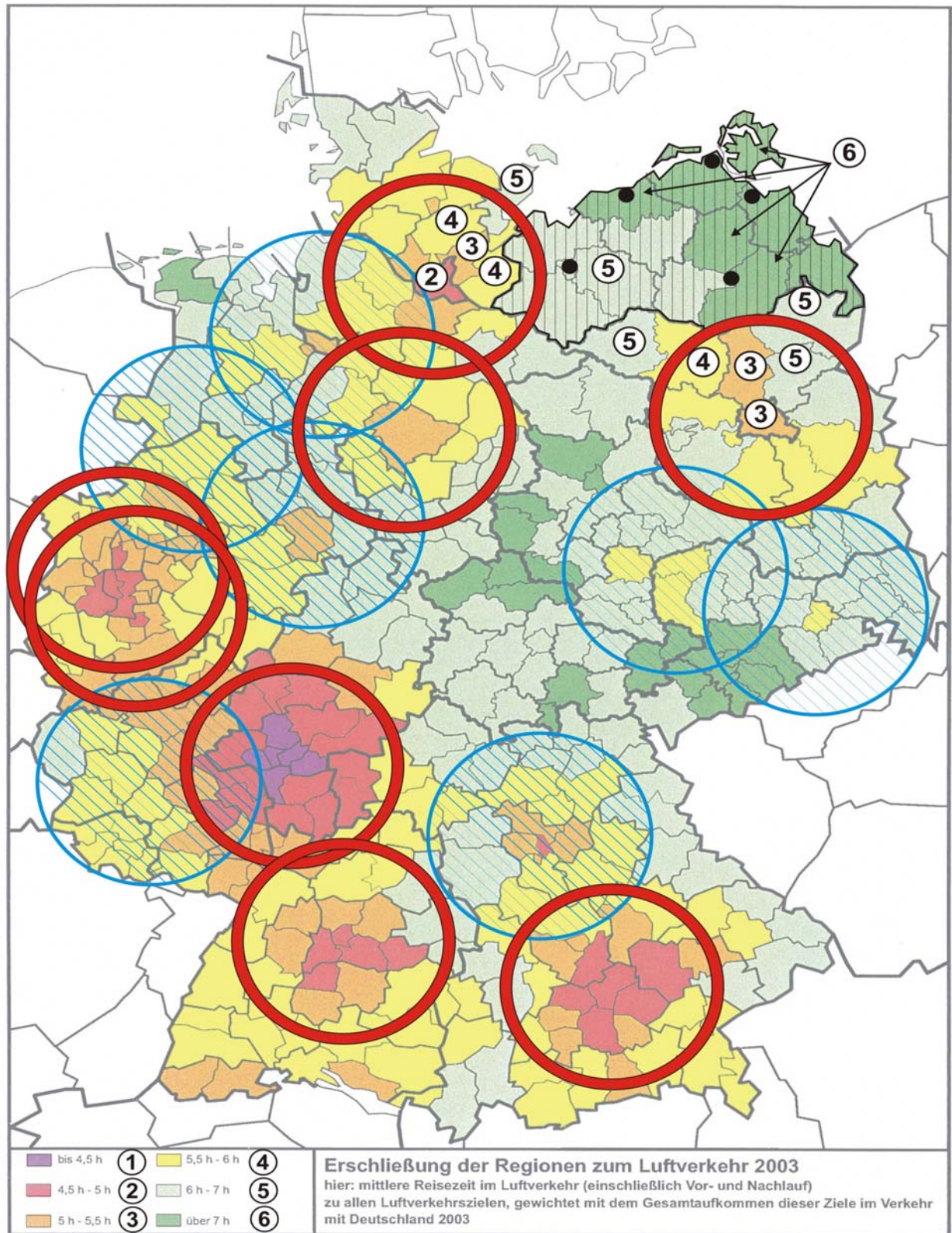
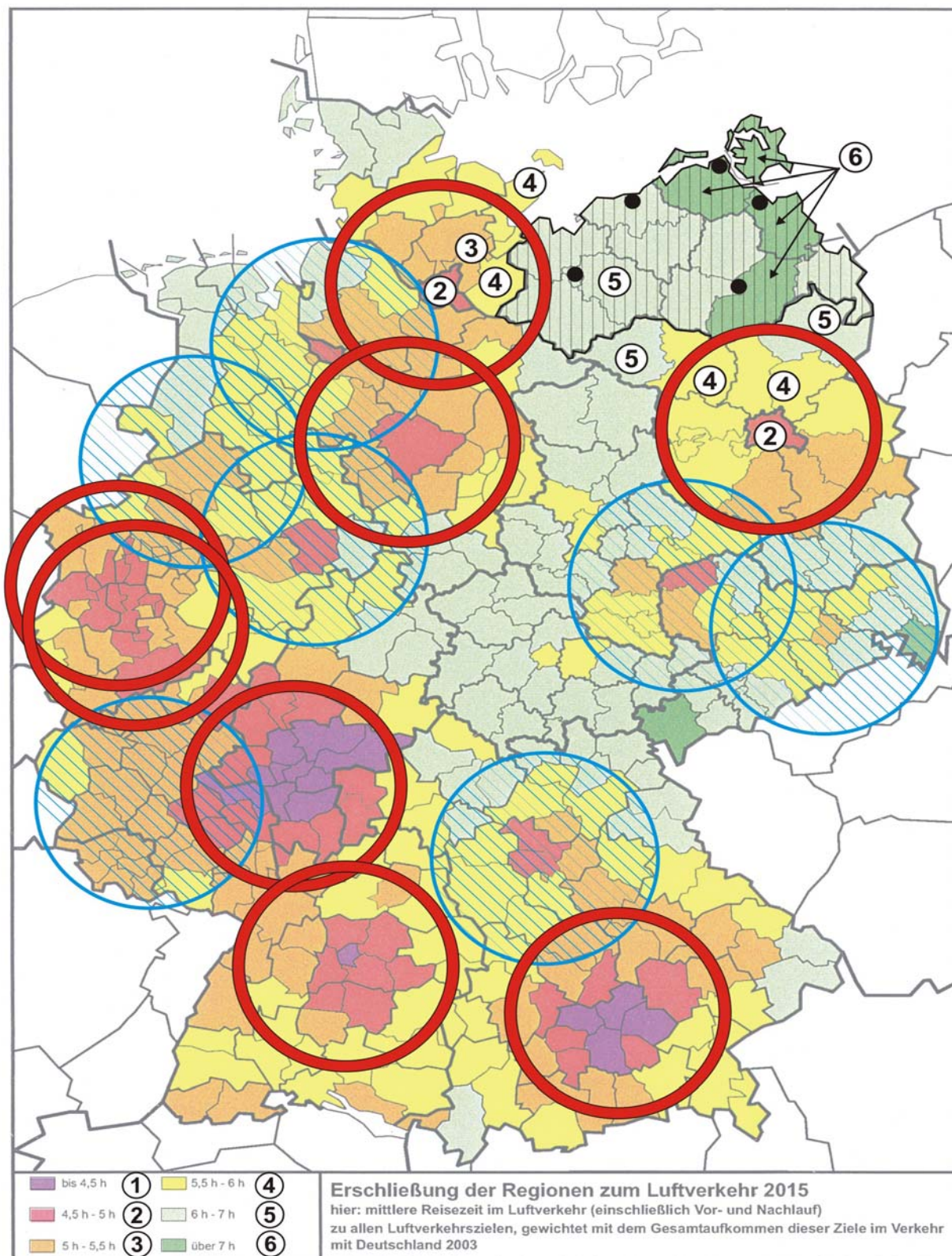


Abbildung 1b



2. Rechtliche Grundlagen und Begriffsbestimmungen

Die Gesetzgebungskompetenz für den Luftverkehr liegt beim Bund, soweit nicht die Europäische Union unmittelbar geltende Regelungen vorgegeben hat. Mecklenburg-Vorpommern führt auf der Grundlage des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und ergänzender europarechtlicher Vorschriften bestimmte Aufgaben als Luftfahrtbehörde in Bundesauftragsverwaltung durch.

Für das Starten und Landen von Luftfahrzeugen gilt in Deutschland grundsätzlich der Flugplatzzwang, d. h. nur auf einem als Flugplatz genehmigten Gelände dürfen Flugzeuge starten und landen.¹¹

Das LuftVG bildet die Rechtsgrundlage für Genehmigung und Betrieb eines Flugplatzes. Es unterteilt den Oberbegriff „Flugplatz“ wie folgt:

- Flughafen in
 - Verkehrsflughafen und
 - Sonderflughafen;
- Landeplatz in
 - Verkehrslandeplatz und
 - Sonderlandeplatz;
- Segelfluggelände.

Flughäfen haben zur Sicherung der Hindernisfreiheit im Flughafenumfeld einen Bauschutzbereich für den Instrumentenflugbetrieb. Landeplätze verfügen zum Teil über einen beschränkten Bauschutzbereich für den Sichtflugbetrieb. Während Verkehrsflughäfen und -landeplätze dem allgemeinen Verkehr dienen und damit öffentliche Infrastruktureinrichtungen darstellen, sind Sonderflughäfen und -landeplätze nicht für den allgemeinen Verkehr bestimmt. Insofern unterliegen sie keiner Betriebspflicht, sind nicht für jedermann nutzbar und gelten auch nicht als öffentliche Infrastruktureinrichtungen.

Flughäfen dienen in erster Linie dem Linien- und Charterluftverkehr, Landeplätze erfüllen wichtige Ergänzungsfunktionen für die „Allgemeine Luftfahrt“. Dazu zählen der Geschäftsreiseverkehr (z. B. Werksverkehr), Taxiflüge, Arbeitsluftfahrt (z. B. Vermessungsflüge, Sprühflüge), Privatluftfahrt, Ausbildung von Luftfahrtpersonal (Flugschulen) sowie Luftsport (Segelflug, Ballone, Fallschirmspringen).

Für die Genehmigung und die Aufsicht über die Flugplätze gelten in Verbindung mit dem LuftVG die Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungsordnung (LuftVZO), für den Betrieb an den Flugplätzen und im Luftraum die Luftverkehrsordnung (LuftVO).

Über die genehmigungsrechtliche Klassifizierung hinaus war auch eine verkehrspolitische Einstufung der Flugplätze vorzunehmen, die auf der Grundlage eines differenzierten Bewertungssystems aus Sicht des Landes zu einer Rangliste der Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätze hinsichtlich ihrer jeweiligen regionalen Wirtschafts- bzw. Tourismusrelevanz geführt hat.¹²

¹¹ Korrekte Bezeichnung für den Begriff „Start- u. Landebahn“ laut deutscher Luftfahrerterminologie ist „Piste“ (engl.: runway).

¹² vgl. Ziff. 6.1 Abb. 5 sowie Ziff. 6.2 Abb. 6.

3. Luftverkehrspolitische Ziele

3.1 Bisherige Luftverkehrspolitik

Die erste Konzeption zur Entwicklung der zivilen Luftfahrt in Mecklenburg-Vorpommern wurde im Februar 1991 vom Amt für Regionalplanung, Schwerin, erstellt. Damals waren Flughäfen/-plätze vorgesehen für die Regionen Rostock/Güstrow, Schwerin/Wismar, Stralsund/Greifswald und Neubrandenburg. Den Flugplätzen Barth und Heringsdorf sollte bei einem sich gut entwickelnden Fremdenverkehr in den Sommermonaten entsprechende Bedeutung zukommen.

Aus ökonomischen und ökologischen Gründen wurden folgende wesentliche Planungsgrundsätze verfolgt:

- Weiter- bzw. Wiedernutzung vorhandener Flugplätze,
- Berücksichtigung der zivilen Mitnutzung der militärischen Flugplätze Laage-Kronskamp, Neubrandenburg-Trollenhagen, Schwerin-Friedrichstannen.

Dem Kabinett wurde die Konzeption im April 1991 vorgelegt und nach einer Überarbeitung im Dezember 1992 verabschiedet. Damit waren mit Barth, Heringsdorf, Laage-Kronskamp, Neubrandenburg-Trollenhagen und Parchim fünf Regionalflughäfen definiert. Da der Standort Schwerin (Stern-Buchholz bzw. Friedrichstannen) noch nicht genutzt werden konnte, entschloss sich das Kabinett im Hinblick auf die geplante Einrichtung eines Verkehrsflughafens in Parchim, sich an der dortigen Flughafengesellschaft Parchim Mecklenburg GmbH mit über 50 % zu beteiligen.

Das Land hat die Flughäfen und Landeplätze von Anfang an bei hohem finanziellen Aufwand mit dem Ziel gefördert, eine leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur zu schaffen und damit die verkehrlichen sowie wirtschaftlichen Standortnachteile des Landes auszugleichen. Der Luftverkehr wurde insbesondere mit den folgenden Maßnahmen unterstützt:

- Zuwendungen für Investitionen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) für den Ausbau der Flugplätze hinsichtlich Ausstattung und Flugsicherheit,
- Ausrüstung der Luftaufsichtsstellen an den Flugplätzen,
- Betriebskostenzuschüsse für den Flughafen Heringsdorf,
- Fluglinienförderung der Verbindung Rostock/Laage-Hamburg (Oktober bis Dezember 1996),
- Fluglinienförderung der täglichen Verbindung Rostock/Laage-München (im doppelten Tagesrand; seit Mai 2002) und Aufnahme einer weiteren täglichen Verbindung nach Köln/Bonn ohne zusätzlichen Zuschussbedarf (ab Mai 2005),
- Beteiligung des Landes als Gesellschafter der Flughafen Parchim Mecklenburg GmbH und damit verbundenen Zuschüssen zum Verlustausgleich sowie für Investitionen.

Die Beteiligung des Landes an der Flughafen Parchim Mecklenburg GmbH erfolgte 1994 mit temporärer Zielsetzung. In den Folgejahren wurden drei Ausbaustufen realisiert. Im Jahre 2001 veräußerte das Land seine Geschäftsanteile an ein privates Unternehmen, die „Wiggins-“ bzw. „Plane Station Group“, die den Flughafen zusammen mit dem Landkreis Parchim bis zum 28. Februar 2005 betrieben hat. Der Landkreis Parchim führt seit dem 1. März 2005 den Flughafen mit einer eigenen Betreibergesellschaft zunächst allein so lange fort, bis sich eine geeignete neue private Beteiligung findet.

3.2 Landesplanerische Vorgaben und Regionale Raumordnungsprogramme

Der gegenwärtig im Abstimmungsverfahren befindliche Entwurf des Raumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern sieht vor, dass die Luftverkehrsinfrastruktur mit den vorhandenen Flughäfen, Verkehrslande- und Sonderlandeplätzen bedarfsgerecht vorzuhalten und auszubauen ist. Insbesondere soll mit einem weiteren Ausbau der landseitigen Verkehrsanbindungen die Erreichbarkeit der Flugplätze verbessert werden.

Ferner sollen die Voraussetzungen geschaffen werden dafür, dass die bedeutsamen Tourismusräume im Lande durch Einbindung in das Luftverkehrsnetz gesichert werden.

Insgesamt gesehen ist die Ein- bzw. Anbindung Mecklenburg-Vorpommerns in das nationale wie das internationale Luftverkehrsnetz wichtig. Hierbei kommt aus Sicht der Landesplanung dem Flughafen Kopenhagen als wichtigem internationalen Drehkreuz nicht zuletzt auch für den Ostseeraum eine große Bedeutung zu - der sich zudem in relativer Nähe zu Mecklenburg-Vorpommern befindet.

3.3 Ergänzende Hinweise im Beteiligungsverfahren

Die Raumordnungsprogramme der vier regionalen Planungsregionen aus den Jahren 1994 bis 1998 sind als Verordnungen derzeit noch gültig. Allerdings ist die Fortschreibung der Programme beschlossen. Es ist davon auszugehen, dass darin die Kapitel „Luftverkehr“ den bisherigen Entwicklungen in den jeweiligen Regionen sowie derjenigen im Lande angepasst werden.

Zu den nachstehend auszugsweise dargestellten Kernaussagen der bestehenden Regionalen Raumordnungsprogramme zum Luftverkehr ergeben sich - auch aus der zur Fortschreibung des Luftverkehrskonzeptes vorgenommenen Beteiligung - folgende ergänzende Hinweise:

3.3.1 Allgemeine Hinweise

Hinsichtlich des vor allem auf Geschäftsreisende ausgerichteten klassischen Linienflugverkehrs wird es angesichts der Größe des Landes, seiner geringen Bevölkerungsdichte und seiner Wirtschaftskraft sowie seiner knappen finanziellen Ressourcen darauf ankommen, sich auf ein relatives Minimum zu konzentrieren. Es ist davon auszugehen, dass Zubringerzeiten von bis zu zwei Stunden zum Flughafen sowohl von Fern- als auch von Inlandsreisenden akzeptiert werden. Entscheidend ist, dass das Transferangebot gut ist¹³. Auch und gerade für den Tourismus ist die Qualität der Service-Leistungen von mitentscheidender Bedeutung¹⁴.

Im Unterschied dazu können die vorwiegend touristisch orientierten Flugplätze Heringsdorf, Rügen (Gütin) und Barth aufgrund ihrer räumlichen Nähe zu den Tourismuszentralen eine positive Zukunft haben.

Hinsichtlich etwaiger Chancen in Folge der EU-Osterweiterung ergab die Beteiligung, dass mehrheitlich Skepsis herrscht oder gar der Standpunkt vertreten wird, dies werde den Luftverkehr eher weniger voranbringen¹⁵. Aber es werden auch Chancen gesehen für diejenigen, deren Einzugsgebiet in den östlichen Landesteilen liegt oder aus anderen guten Gründen auf die EU-Osterweiterung und ihre positiven Folgen setzen.

3.3.2 Hinweise zu den Regionalen Raumordnungsprogrammen

Westmecklenburg

- Zugang zu Wirtschaftszentren: Areal des Flughafens Schwerin/Parchim soll für den Luftfracht-, aber auch für den Linien- und Charterverkehr genutzt und bei Bedarf in Verbindung mit Industrieansiedlungen erweitert werden;
- Sicherung der Verkehrslandeplätze Neustadt-Glewe und Wismar;
- Nutzung der Sonderlandeplätze Parchim, Pinnow und Neu Gülze für den Luftsport.

Vor allem das Luftfrachtaufkommen kann sich für den Flughafen Schwerin/Parchim angesichts der nahe liegenden Metropolregionen Berlin und Hamburg entwickeln. Die Chancen-Umsetzung bleibt jedoch ausschließlich den agierenden Unternehmen vorbehalten¹⁶.

¹³ IHK zu Schwerin.

¹⁴ Landkreistag M-V.

¹⁵ u. a. LK Rügen, Raumordnung/Landesplanung beim Min. f. Arbeit, Bau und Landesentwicklung M-V, VUMV, Landkreistag.

¹⁶ IHK zu Schwerin.

Mittleres Mecklenburg/Rostock

- Über den Regionalflughafen Rostock/Laage und den Regionalflugplatz Barth ist der Anschluss der Region an das Luftverkehrsnetz der Bundesrepublik Deutschland und das benachbarte Ausland sicherzustellen;
- Nutzung des Sonderlandeplatzes Güstrow für den Segelflugsport.

Die hochwertige Infrastruktur in den Urlaubszentren in der Region ist unter anderem auch besonders für gut verdienende Kurzurlauber interessant, was ein gutes Fluglinienangebot voraussetzt¹⁷. Die Tourismuswirtschaft des Landes sollte sich deshalb unter Umständen auch mit gemeinsamer Zielsetzung in den potentiellen Quellregionen werblich betätigen¹⁸.

Vorpommern

- Funktionsgerechter Erhalt und bedarfsgerechter Ausbau der Flugplätze;
- Anschluss des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund/Greifswald an das Luftverkehrsnetz der Bundesrepublik Deutschland und das benachbarte Ausland - unter Beachtung der vorhandenen Flugplätze;
- Anbindung der Fremdenverkehrsgebiete an das Luftverkehrsnetz der Bundesrepublik Deutschland und das benachbarte Ausland.

Für den geplanten Ausbau des Regionalflugplatzes Rügen (Güttin) ist ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Ziel: Der Platz soll von kleineren Verkehrsflugzeugen auch nach Instrumentenflugregeln angeflogen werden können. Hierbei kann eventuell eine Zusammenarbeit mit dem Regionalflughafen Heringsdorf erfolgen¹⁹.

Eine räumlich nahe Anbindung der Urlaubszentren, jedenfalls aber eine optimale Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern ist unerlässlich. Rügen ist in der Region Vorpommern mit einer seit 1992 stetig wachsenden Zahl von Gästen (in 2003: fast 1 Mio.) das meistbesuchte Gebiet. Es gibt aber noch erhebliche Nachfragepotentiale, die nur unter anderem mangels guter verkehrlicher Anbindung noch nicht ausgeschöpft werden können²⁰.

¹⁷ Flughafen Rostock/Laage.

¹⁸ IHK zu Schwerin.

¹⁹ LK Rügen.

²⁰ dto.: vgl. Ziff. 3.3 Seite 14; sinngemäß auch VUMV, Ostseeflug GmbH, Flughafen Heringsdorf GmbH.

Mecklenburgische Seenplatte

- Ein ausgebauter ziviler Teil des militärischen Flugplatzes Neubrandenburg als Regionalflughafen liegt im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung der Planungsregion;
- weiteres Luftverkehrspotential liegt in der Nutzung der Verkehrslandeplätze Rechlin-Lärz und Tutow.

Der Regionalflughafen Neubrandenburg bietet insbesondere auch durch die Beteiligung der Bundesluftwaffe alle Voraussetzungen für einen wetterunabhängigen, leistungsfähigen Ganzjahresbetrieb für den östlichen Teil des Landes. Hinzu kommt bei Fertigstellung der Bundesautobahn A 20, dass es damit auch sinnvoll ist, die Entwicklung der Regionalflughäfen Rostock/Laage und Neubrandenburg synergetisch zu betrachten²¹.

3.4 Schwerpunkte künftiger Luftverkehrspolitik

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist ein notwendiger Bestandteil für einen starken und wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort Deutschland, eine elementare Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung und eine unverzichtbare Grundlage für die Mobilität von Menschen und Gütern. Unter den Verkehrsträgern kommt dem Luftverkehr eine herausgehobene Funktion für hochwertige Transportleistungen durch Ermöglichung schneller Verbindungen auch über weite Strecken zu. Ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem ist daher von existenzieller Bedeutung für den Erfolg und die Arbeitsplätze der in besonderem Maß exportorientierten und global vernetzten deutschen Volkswirtschaft und eine Grundbedingung für eine offene, mobile Gesellschaft.

Entsprechend muss gelten: Regionen, die keinen angemessenen Anschluss an das nationale und internationale Flugverkehrsnetz haben, werden sich nicht ausreichend entwickeln können.

Das Oberziel der Luftverkehrspolitik des Landes besteht darin, die erforderliche Luftverkehrsinfrastruktur für den Bedarf von Wirtschaft, Bevölkerung und Tourismus vorzuhalten und erforderlichenfalls durch Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen darüber hinaus auch eine erfolgreiche Entwicklung des Luftverkehrs im Lande zu ermöglichen.

Soweit auf einzelnen Flugplätzen noch Investitionen zur Befriedigung des nachzuweisenden Bedarfs anstehen, wird das Land nach Maßgabe sowohl rechtlich übergeordneter Bestimmungen als auch der jeweiligen Mittelverfügbarkeit angemessene Ausbaumaßnahmen dann unterstützen, wenn hierdurch für die betroffene Region erhebliche wirtschaftliche Impulse induziert bzw. Arbeitsplätze in erheblichem Umfang geschaffen werden. Darüber hinaus gehende Investitionen sind von den Flugplatzbetreibern zukünftig mit eigenen Mitteln zu tätigen. Insbesondere dort, wo der Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur bereits weitgehend abgeschlossen ist, liegt es in der Verantwortung der Flugplatzbetreiber, die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen bzw. Betriebsergebnisse zu verbessern.

²¹ OB Neubrandenburg; vgl. Ziff. 3.3.

Allerdings ist festzustellen, dass die Anbindung Mecklenburg-Vorpommerns an das nationale wie das internationale Luftverkehrsnetz bislang noch nicht die notwendige Stabilität hat, die für eine nachhaltig erfolgreiche Entwicklung unerlässlich ist. Hierzu gehört auch der - laut aktuellem Entwurf des Raumentwicklungsprogrammes des Landes für außerordentlich wichtig erachtete - Anschluss an den nahe gelegenen Flughafen Kopenhagen mit seinen internationalen und interkontinentalen Anschlüssen.

Hinsichtlich der Weiterentwicklung des insoweit noch lückenhaften Luftverkehrsanschlusses des Landes muss wie folgt differenziert werden:

Der touristische Incoming-Verkehr führt zu einem volkswirtschaftlich für Mecklenburg-Vorpommern besonders wichtigen Wertschöpfungseffekt, dem wegen seiner unmittelbaren Wirkung auch eine ganz besondere Aufmerksamkeit gebührt. Deshalb ist dem Bedarf des Incoming-Tourismus nach Flugplätzen in relativer Nähe zu den Urlaubszentren Rechnung zu tragen - zumindest aber sollten schnelle und hinreichend komfortable Transferangebote zwischen den Flughäfen des Landes und seinen Urlaubszentren bestehen. Insofern sind in diesem Luftverkehrssegment durchaus mehrere Flugplätze denkbar, die je nach regionalverkehrlicher Situation parallel erfolgreich existieren können.

Da wesentliche Hauptferiengebiete in Mecklenburg-Vorpommern auf den Inseln angesiedelt sind, stellt sich die Herstellung schneller und komfortabler Transfer-Angebote dorthin vergleichsweise schwieriger dar, so dass die luftverkehrliche Anbindung gute Perspektiven hat. Das gilt darüber hinaus auch insbesondere dann, wenn die regionale Tourismuswirtschaft in kooperativer, eigenverantwortlicher Weise gemeinsame Ziele zu verfolgen bereit ist.

Der Geschäftsreiseverkehr steht ebenfalls für direkte Wertschöpfungspotentiale, da er vor allem von Führungspersonen, Spezialisten aus der Industrie, Forschung und Wissenschaft und auch von Dienstleistern in Anspruch genommen wird. Gleichwohl ist auch dieses Luftverkehrssegment von herausragender Bedeutung, weil Fluglinien-Anschluss für viele arbeitsplatzschaffende Institutionen eine nahezu zwingende Vorbedingung darstellt: potentielle Wirtschaftspartner erwarten von der öffentlichen Hand die Bereitstellung der bodenseitigen Infrastruktur ebenso wie ein zumindest hinreichendes Fluglinienangebot als Vorleistung. Erst dann stehen sie unter Umständen bereit.

Deshalb stellen Flughäfen und ihr Angebot für das jeweilige Einzugsgebiet einen wichtigen Standortfaktor dar. Bei einem attraktiven Flugangebot in wichtige Wirtschafts- und Verkehrszentren gewährleisten sie schnelle Erreichbarkeit und sind damit ein wichtiges Kriterium für den Erfolg von Unternehmen.

Hinsichtlich des vor allem auf Geschäftsreisende ausgerichteten reinen Linienflugverkehrs wird es angesichts der noch überschaubaren Größe und Wirtschaftskraft des Landes und seiner Bevölkerungsdichte darauf ankommen, sich auf ein erforderliches Maß zu konzentrieren. Dies gilt erst recht unter dem übergeordneten Gesichtspunkt der unabwendbaren Konsolidierung der öffentlichen Haushalte.

So ist unter den herrschenden Bedingungen durchaus hinreichend, wenn ein Regionalflughafen von jedem Punkt des Landes mit dem Pkw in maximal zwei Stunden erreichbar ist²². Das gilt erst recht, wenn dem Einzugsbereich eines solchen Flugplatzes mit potentiellm Linienangebot bereits innerhalb einer 60-Minuten-Isochrone²³ ein größtmögliches Potential an Wohnbevölkerung bzw. Erwerbstätigen im allgemeinen sowie an fluglinienrelevanten Geschäftsreisenden im besonderen zugeordnet werden kann.

Das Luftfrachtgeschäft dürfte mit unmittelbarem Bezug alleinig auf den Markt in Mecklenburg-Vorpommern weniger interessant sein. Mit Blick aber auf solche Erfolge, wie sie jüngst der Flughafen Leipzig/Halle mit DHL zu verbuchen hatte, was zu mehreren tausend direkten Arbeitsplätzen und vielen induzierten weiteren führen und darüber hinaus der Region erheblichen Aufwind verschaffen wird, dürfte es lohnend sein, etwa mit Blick auf den Flughafen Schwerin/Parchim, eine Rolle als Frachtverteilzentrum anzustreben und dafür geeignete Partner zu suchen (vgl. auch Ziffer 4.4).

Hinsichtlich von Infrastrukturverbesserungsmaßnahmen bei den entwicklungsfähigen, wirtschaftlich wichtigen Flugplätzen des Landes²⁴ sollen - nach Maßgabe sowohl rechtlich übergeordneter Bestimmungen als auch der jeweiligen Mittelverfügbarkeit - zukünftig nachstehende Einzelziele verfolgt werden:

- Vervollständigung der notwendigen Grundausstattung,
- Erhalt bzw. Erneuerung vorhandener Betriebsanlagen bei entwicklungsfähigen Flugplätzen,
- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards auf den Flugplätzen sowie
- Minimierung der Umweltbelastung in der Umgebung der Flugplätze.

Für die weitere Entwicklung der Flugplätze lässt sich die Luftverkehrspolitik des Landes von folgenden Grundsätzen leiten:

- keine Beteiligung des Landes an Flugplatzbetreibergesellschaften;
- die Flugplatzgesellschaften sind für den wirtschaftlichen Betrieb ihrer Flugplätze selbst verantwortlich;
- grundsätzlich keine Subventionierung des Luftverkehrs selbst; es gilt das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrsträgers; Abweichungen hiervon kann es lediglich zur Sicherung wichtiger verkehrs- oder regionalpolitischen Zielsetzungen des Landes geben.

²² Entwurf des Raumentwicklungsprogrammes per 12/2004.

²³ kreisähnliche Linie um geographischen Punkt, von dem aus jeder Punkt der Linie unter gleichen Bedingungen zeitlich gleich weit entfernt ist.

²⁴ vgl. Abb. 7.

4. Gegenwärtige Luftverkehrsinfrastruktur

4.1 Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern²⁵

1990 gab es über 70 Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern. Hiervon wurden 50 vom Agrarflug, 14 durch das Militär und 9 durch die Gesellschaft für Sport und Technik (GST) betrieben. Daneben gab es rund 400 so genannte Arbeitsflugplätze, die aber keine Flugplätze im rechtlichen Sinn waren, sondern im Bereich des Agrarflugs lediglich dem Auftanken von Streu- und Sprühmitteln dienten.

Gegenwärtig bestehen 21 Flugplätze (siehe Abbildungen 7 und 8), nachdem 2001 mit dem ehemaligen Militärflugplatz Tutow ein zusätzlicher Verkehrslandeplatz neu zugelassen wurde. Die übrigen 49 Plätze sind inzwischen entwidmet, d. h. sie wurden stillgelegt und werden zum Teil anderweitig genutzt. Von den ehemals 14 Militärflugplätzen werden heute 2 (Rostock/Laage und Neubrandenburg) zivil mitgenutzt, 6 sind in zivile Flugplätze umgewidmet und 6 stillgelegt worden.

Die Flugplätze teilen sich genehmigungsrechtlich wie folgt auf (Stand: 12/2004):

- 5 Flughäfen:

Barth, Heringsdorf, Neubrandenburg, Rostock/Laage, Schwerin/Parchim;

- 6 Verkehrslandeplätze:

Anklam, Neustadt-Glewe, Rechlin-Lärz, Rügen (Güttin), Tutow, Wismar;

- 10 Sonderlandeplätze:

Güstrow, Parchim, Pasewalk, Peenemünde, Pinnow, Purkshof, Rerik-Zweedorf, Schmoldow, Stralsund, Waren-Vielist.

Darüber hinaus sind noch vorhanden:

- 3 Sonderlandeplätze für Ultraleichtflugzeuge: Bobzin, Mellenthin, Roggenhagen;
- 1 Segelfluggelände: Neu Gülze;
- 18 Hubschrauber-Sonderlandeplätze (ein weiterer ist beantragt).

Diese 22 sonstigen Landeplätze dienen überwiegend der Luftrettung bzw. dem Luftsport und werden deshalb hier nicht weiter behandelt.

Seit Sommer 2003 gibt es ein vorwiegendes Rundflugangebot mit einem Wasserflugzeug, dass auf Basis einer Außenlandegenehmigung gemäß Antrag der HANSESAIL von der Warnow aus bei Rostock startet.

Alle Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern sind genehmigungsrechtlich abgesichert und den nationalen und internationalen Sicherheitsstandards angeglichen.

²⁵ Abb. 8.

4.2 Flugplatzdichte im Vergleich zu anderen Bundesländern

Im Bundesgebiet gibt es insgesamt rund 420 Flugplätze, die sich genehmigungsrechtlich wie folgt aufteilen:

- 30 Flughäfen, davon 5 (d. h. 17 %) in Mecklenburg-Vorpommern;
- 180 Verkehrslandeplätze, davon 6 (ca. 3 %) in Mecklenburg-Vorpommern und
- 210 Sonderlandeplätze, davon 10 (ca. 5 %) in Mecklenburg-Vorpommern.

Mecklenburg-Vorpommern hat eine Fläche von 23.170 km² und ca. 1,8 Mio. Einwohner. Bei einer Bevölkerungsdichte von 78 Einwohnern/km² verfügt das Land über 6,5 % der Fläche Deutschlands.

Ein statistischer Vergleich mit den übrigen Bundesländern oder dem Bundesdurchschnitt unter Verwendung des Indikators „Einwohnerzahl“ würde schon deshalb wenig Aussagekraft besitzen, weil nur ein relativ kleiner Teil der Bevölkerung die luftverkehrlichen Kapazitäten nutzt. Entscheidend sind stattdessen wirtschaftliche Aspekte. Dazu gehört insbesondere die Doppelfunktion des Landes, das sowohl Quellregion (für den Outgoing-Tourismus) als vor allem auch Zielregion (für den Incoming-Tourismus) darstellt und insoweit noch weitere, beträchtliche Wachstumspotentiale hat. Gerade der Incoming-Tourismus braucht Flugplätze in unmittelbarer Nähe zu den Ferienzentren.

Angesichts sowohl der relativ großen Fläche des Landes als auch der Tatsache, dass auch auf den Inseln Hauptferienregionen angesiedelt sind, die sich insgesamt über eine lange Küstenlinie erstrecken, sind in Mecklenburg-Vorpommern vergleichsweise mehr Flugplätze erforderlich, als sie beispielsweise in einem bevölkerungsreichen Land benötigt werden, das, von Linienverkehr abgesehen, nur Quellregion für Outgoing-Tourismus ist.

Allein schon auf die Gebietsfläche bezogen ist Mecklenburg-Vorpommern mit Flugplätzen unterversorgt (siehe Abbildung 2). Für Fluggäste im Land bedeutet dies, dass sie einen längeren Anreiseweg zu den Flugplätzen haben als Fluggäste in anderen Ländern. Die bevölkerungsbezogene „scheinbare Überversorgung“ mit Flugplätzen in Mecklenburg-Vorpommern relativiert sich schon dadurch, dass von den im Lande befindlichen fünf Flughäfen zwei vorrangig von der Bundesluftwaffe betrieben werden²⁶.

²⁶ vgl. Abb. 2

Abbildung 2: Flugplatzdichte der Bundesländer im Vergleich

Land	Anzahl der Flugplätze	Fläche in km ² pro Flugplatz	Einwohner pro Flugplatz
Baden-Württemberg	56	638	183.400
Bayern	73	966	163.300
Brandenburg und Berlin	33	920	182.100
Hessen	27	782	221.500
Mecklenburg-Vorpommern	21	1.100	86.000
Niedersachsen und Bremen	50	960	168.000
Nordrhein-Westfalen	47	725	379.150
Rheinland-Pfalz	31	640	127.400
Saarland	3	857	360.000
Sachsen	21	877	218.100
Sachsen-Anhalt	15	1.363	184.000
Schleswig-Holstein und Hamburg	23	717	192.200
Thüringen	19	851	131.600
Gesamtes Bundesgebiet	419	850	194.500

4.3 Infrastrukturausstattung und Dienstleistungsangebot

Die Infrastrukturausstattung der Flughäfen hat bereits einen fortgeschrittenen Stand erreicht:

- **Rostock/Laage** hat den höchsten Standard erreicht und verfügt über ein breites Infrastruktur- und Dienstleistungsangebot für die Passagier- und Luftfrachtabfertigung. Voraussichtlich im Spätsommer 2005 wird das neue Terminal eröffnet werden, das auf eine Abfertigungskapazität von bis zu 300.000 Passagieren pro Jahr ausgelegt ist. Insgesamt profitiert der Flughafen von der Möglichkeit der Mitnutzung militärischer Einrichtungen des dort ansässigen Jagdgeschwaders der Bundesluftwaffe.
- **Neubrandenburg** profitiert ebenso wie Rostock/Laage von der Möglichkeit der Mitnutzung eines Militärflugplatzes. Er wurde inzwischen zu einem funktionsfähigen Flughafen ausgebaut.
- **Schwerin/Parchim** weist bei der Start- und Landebahn den höchsten Standard auf, fällt aber hinsichtlich der sonstigen Ausstattung zurück.
- **Heringsdorf** verfügt ebenfalls über alle wesentlichen Einrichtungen zum bedarfsgerechten Betrieb und für die gewerbliche Passagierabfertigung. Der Flughafen ist in seiner Bausubstanz umfassend erneuert worden. Darüber hinaus wird derzeit ein Präzisionsanflugverfahren für den Endanflug nach Instrumentenflugbedingungen (ILS) installiert, so dass die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb geschaffen sind.

- **Barth** erreicht aufgrund der kürzeren Landebahn und teilweise völlig veralteter Anlagen nicht den Standard der vorgenannten Flughäfen. Zwar ist die grundsätzliche Funktionsfähigkeit gesichert, doch wäre die Erneuerung des Kontrollturmes und der Abfertigungsanlagen schon aus Sicherheitsgründen dringend erforderlich, zumal auch der Flughafen Barth in der Planung der EU der transeuropäischen Verkehrsnetze ausdrückliche Berücksichtigung gefunden hat.

Von den 6 Verkehrslandeplätzen (Einstufung nach LuftVG) verfügen 4 über eine befestigte Start- und Landebahn; von den 10 Sonderlandeplätzen haben nur Pasewalk und Peenemünde eine befestigte Piste (Start- und Landebahn).

4.4 Wirtschaftliche Bedeutung der Flugplätze

Der Luftverkehr ist insgesamt eine Wachstumsbranche. In den letzten 30 Jahren hat sich die Zahl der Passagiere in Deutschland vervierfacht. Seit Beginn der 90er-Jahre stieg die Nachfrage bereits um 80 %. Etwa ein Drittel der Bevölkerung Deutschlands fliegt bereits mindestens einmal pro Jahr. Gleichwohl wird sich das Passagieraufkommen vom Jahre 2003 bis zum Jahre 2015 noch einmal um fast 74 % erhöhen²⁷. Auch die Luftfracht verzeichnet eine vergleichbar zunehmende Tendenz.

Diese Entwicklung wird auch Auswirkungen auf Mecklenburg-Vorpommern ausstrahlen. Es ist daher dringend erforderlich, sich hierauf vorzubereiten.

Der Bau bzw. Ausbau eines Flughafens hat eine Vielzahl unmittelbarer und mittelbarer wirtschaftlicher Auswirkungen. So wird beispielsweise Einfluss auf Gewerbeansiedlungen und damit auf die Schaffung von Arbeitsplätzen genommen. Dies gilt insbesondere für die Anwerbung von Spezialisten und Führungskräften. Auch Forschungseinrichtungen und technologieorientierte Unternehmen sind sehr auf internationale Kontakte angewiesen, die eine angemessene Luftverkehrsanbindung zwingend erfordern.

Aus den wirtschaftlichen Aktivitäten der Flugplätze und seiner Beschäftigten sowie den induzierten Auswirkungen im Umland wird ein zusätzliches Steueraufkommen erzeugt, das zum Teil in der Region verbleibt. Aufgrund von Erfahrungen an Flughäfen wird davon ausgegangen, dass je 100.000 Fluggäste rund 80 bis 100 direkte Arbeitsplätze am jeweiligen Flughafen, je 10.000 t Fracht rund 80 Arbeitsplätze geschaffen werden. Und jeder Arbeitsplatz auf dem Flughafen induziert wiederum durchschnittlich zwei weitere im Umfeld, also 160 bis 200 Arbeitsplätze.

Damit stellt auch die Luftfracht ein wichtiges Geschäftsfeld dar. Die vier wichtigsten Entscheidungskriterien von Nutzern zu Gunsten der Luftfracht sind: Warenwert, Eilbedürftigkeit, Transportempfindlichkeit und Verderblichkeit des Transportgutes. Insofern spielen ein reibungsloser Ablauf und termingenaue Lieferung im Luftfrachtgeschäft sowie die uneingeschränkte Verfügbarkeit des Flughafens eine entscheidende Rolle. Ein Flughafen, der - wie Schwerin/Parchim - keinerlei zeitlichen Beschränkungen (z. B. Nachtflugverbot) unterliegt, erfüllt diese Standortkriterien.

²⁷ INTRAPLAN CONSULT GmbH, München: Luftverkehrsprognose Deutschland - im Rahmen der „Initiative Luftverkehr für Deutschland“.

Wichtig ist dabei die verkehrliche Anbindung des Flughafens zu den Wirtschaftszentren, damit der Zeitvorteil der Luftfracht nicht wieder verloren geht. Der Flughafen Schwerin/Parchim z. B. ist über die Bundesautobahnen A 24 bzw. A 241 mit den Metropolregionen Hamburg und Berlin hervorragend verbunden. Die Bundesautobahn A 14 wird in der Zukunft weitere Wirtschaftszentren erschließen.

4.5 Flugsicherheit und Umweltschutz

Luftverkehr muss sicher und umweltverträglich sein. Fluglärm ist aus Sicht der Betroffenen die wohl störendste Umweltbelastung, die von einem Flugplatz ausgehen kann.

4.5.1 Flugsicherheit

Flugplätze müssen nach den internationalen Richtlinien der Zivilluftfahrtorganisation ICAO (International Civil Aviation Organisation) und nach den nationalen Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) aus Sicherheitsgründen bestimmte Mindeststandards erfüllen. Diese sind abhängig von der Art und dem Umfang des geplanten Flugbetriebes und dienen dem Schutz der Passagiere, der Anwohner und der Umwelt.

Die fünf Flughäfen des Landes (Barth, Heringsdorf, Neubrandenburg, Rostock/Laage und Schwerin/Parchim) sind für den Instrumentenflugbetrieb mit einem Bauschutzbereich versehen, der die Hindernisfreiheit in der Umgebung der Flughäfen sicherstellen soll.

Um die startenden und landenden Flugzeuge im Luftraum zu schützen, haben bis auf Barth alle Flughäfen eine Kontrollzone, in die nur mit Zustimmung der Flugsicherung eingeflogen werden darf. Für den Allwetterflugbetrieb sind festgelegte An- und Abflugverfahren veröffentlicht worden.

4.5.2 Luftsicherheit

Dem Schutz des Luftverkehrs (Abwehr äußerer Gefahren) kommt große Bedeutung zu. Seit dem 15. Januar 2005 ist das Gesetz zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben in Kraft. Die darin vorgeschriebenen Luftsicherheitsmaßnahmen werden bei den Flugplatzbetreibern und den Luftfahrtunternehmen zu erheblichem Mehraufwand führen.

Aber auch auf die Landesregierung kommen durch das Gesetz neue Aufgaben zu. So ist für Mecklenburg-Vorpommern eine Luftsicherheitsbehörde zu installieren, die die Luftsicherheitspläne der Flughäfen und ihre Sicherungsmaßnahmen begleitet und überwacht sowie das auf den Flugplätzen tätige Personal überprüft. Dieser Mehraufwand ist zwingend und daher zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern unumgänglich. Alle Beteiligten, einschließlich der öffentlichen Verwaltung haben daher die erforderlichen Kapazitäten bereitzustellen.

4.5.3 Umweltschutz

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (Fluglärmgesetz) schreibt vor, dass zum Schutz der Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und Belästigungen durch Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen, die dem Linienverkehr angeschlossen sind, und für militärische Flugplätze, an denen Strahlflugzeuge betrieben werden, Lärmschutzbereiche festgesetzt werden müssen. Der Lärmschutzbereich umfasst das Gebiet außerhalb des Flugplatzes, in dem der durch Fluglärm erzeugte Dauerschallpegel 67 dB (A) übersteigt. Dieser Bereich wird in zwei Schutzzonen unterteilt. Der Lärmschutzbereich wird von den zuständigen Bundesbehörden festgelegt. Das Fluglärmgesetz trifft in Mecklenburg-Vorpommern nur auf den militärischen Flugplatz Rostock/Laage zu, weil nur dort die entsprechenden Werte erreicht werden können.

Die Landeplatzverordnung schränkt den Flugbetrieb an Landeplätzen in der Mittagspause und an Sonn- und Feiertagen ein. Sie gilt für Flugplätze, an denen über 15.000 Flugbewegungen (Starts und Landungen) pro Jahr mit motorgetriebenen Flugzeugen bis zu 9 t Startmasse stattfinden. Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern sind von dieser Regelung noch nicht betroffen, da auch die Landeplätze mit dem höchsten Verkehrsaufkommen nur jeweils rund 10.000 Flugbewegungen aufweisen.

Mit der aktuell vorgesehenen Novellierung des Fluglärmgesetzes werden sich die Anforderungen an den Lärmschutz verstärken. Weitere Lärmreduzierungen sind durch Flugbetriebsregelungen und bestimmte An- und Abflugverfahren an den Flugplätzen sowie durch den Einsatz moderner Flugzeuge mit erhöhtem Schallschutz möglich.

5. Verkehrliche Entwicklung der Flugplätze

5.1 Luftverkehrsangebot

Flughafen Rostock/Laage

Ganzjähriger Charterflugverkehr: Im Winterflugplan 2004/2005 über Drehkreuz Nürnberg u. a. mit Zielen in Spanien, Griechenland, Ägypten, Italien, Portugal, Türkei, Tunesien; in den Sommerflugplänen darüber hinaus auch mit Zielen in Bulgarien sowie Zypern.

Ganzjährig zweimal täglich Linienflüge nach München (sechsmal wöchentlich) und ab Mai 2005 zusätzlich einmal täglich nach Köln/Bonn (fünfmal wöchentlich).

Flughafen Neubrandenburg

Im Sommerflugplan 2005 Charterflüge einmal pro Woche nach Antalya und Varna.

Dreimal wöchentlich Anbindung nach München im einfachen Tagesrand (mit Zulassungsbeschränkung für maximal 9 Passagiere).

Flughafen Heringsdorf

Im Sommerflugplan 2005 saisonale Linienflüge (ein- bis zweimal wöchentlich) von/nach Münster/Osnabrück, Saarbrücken und Mannheim über Berlin-Tempelhof, Mönchengladbach und Stettin.

Flughafen Schwerin/Parchim

Im Sommerflugplan 2005 Charterflüge zweimal wöchentlich nach Palma de Mallorca und einmal pro Woche nach Bulgarien.

5.2 Flugbewegungen und Fluggastzahlen

Die Zahl der 46.532 Starts und Landungen (Flugbewegungen) auf den Flugplätzen des Landes in 1992 ist um etwa 65 % auf 76.546 in 2004 gestiegen. Seit der Jahrtausendwende hält sich diese Zahl in etwa auf diesem Niveau²⁸, unterliegt jedoch zum Teil deutlichen Schwankungen: so hatte die Zahl der Flugbewegungen im Jahre 2003 mit 94.671 ihren bisher absoluten Höchststand, um in 2004 auf den absoluten Tiefststand der letzten 10 Jahre zu fallen. Da es sich hier vor allem um Rundflüge und um Luftsport mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen handelt, ist davon auszugehen, dass insbesondere die außergewöhnlich ungünstige Saisonwetterlage im Jahre 2004 dafür ausschlaggebend war. Tendenziell dürfte aber das erreichte Niveau - bei leichtem Wachstum - erhalten bleiben. Segelflugstarts werden im Übrigen nicht eingerechnet.

Die Anzahl der beförderten Fluggäste hat sich dagegen seit 1992 (ca. 83.000 Passagiere) weit mehr als verdreifacht - auf 274.241 Passagiere (Paxe) in 2004. Hier muss allerdings berücksichtigt werden, dass der Bezugswert 1992 sehr niedrig war.

Selbst hohe absolute Veränderungswerte, die von einem relativ hohen Bezugswert ausgehen, fallen naturgemäß erheblich niedriger aus. Dennoch: zwischen dem Jahre 2000 (230.122 Paxe) und 2004 (274.241 Paxe) beträgt der relative Zuwachs immerhin 19 % und ist insofern mit durchschnittlich knapp 5 % p. a. als sehr gut zu bezeichnen, zumal (s. o.) die Bewegungszahlen im Bereich Rundflüge und Luftsport wetterbedingt z. T. erheblich einbrachen. Ergo liegt das durchschnittliche Jahreswachstum bei den Passagieren im Charter- und Linienverkehr erfreulicherweise deutlich über 5 %.

Allerdings gab es auch beim Passagieraufkommen Einbrüche: insbesondere im Jahre 2003 gab es im Vergleich mit 2002 außerordentlich deutliche Rückläufigkeiten - vor allem im Chartergeschäft: während von den Regionalflughäfen nur Rostock/Laage in 2003 noch 5 % zulegen konnte, halbierten sich die Charteraufkommen dagegen in Neubrandenburg und Schwerin/Parchim²⁹. Zwar stieg dort das Passagieraufkommen in 2004 wieder etwas an, blieb aber im Falle Neubrandenburg bei 30.761 Fluggästen mit rund 25 % hinter dem Vergleichswert aus dem Jahre 2000 zurück. Im Falle des Flughafens Schwerin/Parchim stellte das Aufkommen 2004 mit 4.677 Passagieren den niedrigsten Wert der letzten 10 Jahre dar. Ab dem 1. März 2005 übernimmt der Landkreis Parchim jedoch wieder die Geschicke des Flughafens.

²⁸ vgl. Abb. 3 a, b und 4.

²⁹ vgl. Abb. 2 und 4.

Eingedenk der Tatsache, dass das Volumen des für Mecklenburg-Vorpommern besonders wichtigen Passagieraufkommens eindeutig durch den Charterflugverkehr dominiert wird, während das Linienaufkommen nur vergleichsweise geringen Einfluss darauf hat, ergibt sich im Vergleich der Zeitreihen³⁰ aller Regionalflughäfen und -plätze das folgende Bild:

Rostock/Laage hat insbesondere durch seine Anbindung an das Charter-Drehkreuz Nürnberg und den damit verbundenen Anschluss an den internationalen Luftverkehr nach - auch ganzjährigen - Zielen in Südeuropa als einziger Flugplatz in Mecklenburg-Vorpommern stetigen Zuwachs erreichen können: im Vergleich zwischen dem Jahr 2000 (99.841 Paxe) und 2004 (157.644 Paxe) betrug der Zuwachs 58 %, während im unmittelbaren Vergleich dazu der Flughafen Neubrandenburg im gleichen Zeitraum einen Aufkommensrückgang von etwa 25 % zu verzeichnen hatte (bei einem absoluten Fluggastaufkommen in 2004 von 30.761 Passagieren).

Von den touristisch orientierten, verkehrspolitisch als Regionalflugplätze einzustufenden Flugplätzen konnte Heringsdorf³¹ sein Niveau bei etwa 20.000 absoluten Passagieren pro Jahr stabilisieren (Incoming-Geschäft). Von den weiteren Regionalflugplätzen³² konnte einzig Rügen (Gütin) um insgesamt 54 % auf absolute 22.195 Passagiere deutlich zulegen. Hier handelt es sich vor allem um Rundflugpassagiere. Barth konnte sein Aufkommensniveau bei etwa 12.000 Fluggästen pro Jahr etwa halten. Lediglich Anklam verzeichnet einen Rückgang von knapp 30 %, bei zuletzt 8.373 Passagieren (in 2004).

Die Relation zwischen der Anzahl Flugbewegungen und dem entsprechenden Fluggastaufkommen macht deutlich, dass - etwa im Vergleich der Jahreswerte von Rostock/Laage und Neubrandenburg aus 2004 - in Rostock/Laage durchschnittlich 20 Passagiere je Flugbewegung gezählt worden sind, während es in Neubrandenburg durchschnittlich knapp 3 Passagiere je Flug waren³³. Dies zeigt, dass am Flughafen Rostock/Laage deutlich größere Flugzeuge eingesetzt wurden.

Die Verkehrslandeplätze, insbesondere aber die Sonderlandeplätze sind für den Luftsport von besonderer Bedeutung³⁴. Neustadt-Glewe hat sich zum Luftsportzentrum des Landes entwickelt und diesen Status auch stabilisiert. Die überwiegende Zahl der Flugbewegungen wird im Segelflug, im Absetzen von Fallschirmspringern und mit Hängegleitern bzw. Ultraleichtflugzeugen durchgeführt. Ebenfalls viele Flugbewegungen mit Segelflugzeugen finden statt auf dem Regionalflugplatz Anklam, den Sonderlandeplätzen, hier vor allem Pasewalk, Waren-Vielst und Pinnow, sowie auf dem Segelfluggelände Neu-Gülze.

Das Luftverkehrsaufkommen der wichtigsten Flugplätze ist als Zeitreihe für die letzten fünf Jahre in Abbildung 3 a dargestellt. Im Vergleich der Liniendiagramme ergibt sich zum einen die für die touristische Wertschöpfung unverzichtbare Bedeutung der Incoming-orientierten Flugplätze an den Küsten des Landes [vor allem Heringsdorf und Rügen (Gütin)], zum anderen wird offenkundig, dass die Charterfluggesellschaften für den Outgoing-Tourismusverkehr schwerpunktmäßig den Flughafen Rostock/Laage im Visier haben, der seine herausragenden Passagieraufkommenszahlen vor allem aus diesem Geschäftsbereich zieht.

³⁰ vgl. Abb. 3 a, b und 4.

³¹ siehe Ziff. 6.1 und 6.2 sowie Abb. 3 a, b und 4.

³² siehe Ziff. 6.2 sowie Abb. 4.

³³ vgl. Abb. 4.

³⁴ vgl. Abb. 4.

5.3 Linienflugangebot: volks- und betriebswirtschaftliche Aspekte

Volkswirtschaftlich ist die luftverkehrliche Anbindung Mecklenburg-Vorpommerns an das nationale und internationale Verkehrsnetz unabdingbar. Angesichts fehlender schneller Anbindungen mit den Verkehrsträgern „Straße“ und vor allem „Schiene“ bleibt nur die luftverkehrliche Lösung: als Punkt-zu-Punkt-Angebot und/oder als Zubringer zu Luftverkehrsdrehkreuzen. Während bereits von der Landeshauptstadt Schwerin aus der internationale Flughafen Hamburg zumindest zu den weniger günstigen Tagesverkehrszeiten in kaum noch zumutbarer Zeit zu erreichen ist, gilt dies ebenso - trotz der Autobahn A 20 - für den Großraum Rostock und erst recht für die östlicheren Landesteile Mecklenburgs und natürlich für Vorpommern. Mit Blick auf den geplanten Großflughafen Berlin-Brandenburg-International (BBI) im Süden Berlins sehen die Relationen genauso ungünstig aus. Insofern sind weder der Flughafen Hamburg noch der Großflughafen BBI nutzbringend: aus Sicht vor allem von Geschäftsreisenden, die von einer Geschäftsreise in vielen Fällen innerhalb eines Tages wieder zurück sein wollen oder müssen. Hierfür kommt als einzige Lösung ein ausreichendes Linienangebot in Betracht, das von innerhalb des Landes aus in möglichst zentraler Lage zur Verfügung steht.

Fliegen ist kapitalintensiv: je kleiner die Verkehrsflugzeuge sind, desto teurer jeder Sitzplatz. Hohe Flugpreise zu zahlen ist nicht jeder bereit. Zwar spielen solche Kosten bei entsprechenden Geschäftsvolumina möglicherweise oft keine bedeutende Rolle. Auf diese Weise können in der Regel aber nur etablierte, große Unternehmen kalkulieren. Solche Betriebe hingegen, die sich noch um eine gesicherte Position im nationalen oder gar weltweiten Markt bemühen, müssen meist anders rechnen. Gäbe es aber in Mecklenburg-Vorpommern kein hinreichend ansprechendes Linienangebot, wäre dies für die Außenwelt ein negatives Signal für den Standort. Potentielle Investoren oder wichtige Geschäftspartner könnten dies als befremdlichen Wirtschaftsindikator interpretieren und sich zurückziehen. Das gilt es zu vermeiden.

Die Nachfrage nach Linienfluggtickets ist in Mecklenburg-Vorpommern noch nicht so groß, dass der Einsatz größerer und damit wirtschaftlicherer Flugzeuge in Betracht kommt. Die Folge sind vergleichsweise hohe Ticketpreise. Aber Nachfrage ist vorhanden und sie wächst - wenn auch noch langsam. Aus diesem Grunde ist das Linienfluggeschäft in Mecklenburg-Vorpommern für ein Luftfahrtunternehmen derzeit nicht wirklich attraktiv. Mithin scheint es mittelfristig ohne Fluglinienförderung nicht zu gehen. Das gilt sogar in manchen wirtschaftlich starken Bundesländern, wie etwa im Freistaat Bayern, der z. B. seit Jahrzehnten zu Gunsten des etwas peripher gelegenen Regionalflughafens Hof (ehemaliges Zonenrandgebiet) eine Fluglinie zum Drehkreuz Frankfurt/Main fördert.

Grundsätzlich müssen aus Sicht des Landes für Fluglinien folgende Leitsätze gelten:

- Prinzip der selbsttragenden Finanzierung,
- Förderung nur als Anschubfinanzierung,
- größtmögliche Zielevielfalt,
- möglichst viele Regionen des Landes sollen von der Fluglinie profitieren und
- eine Erfolgsperspektive muss erkennbar sein.

Die Fluglinienförderung der Verbindung Rostock/Laage - München (im doppelten Tagesrand; sechsmal pro Woche), über die hinaus - jedoch ohne zusätzliche Fördermittel - ab Frühjahr 2005 noch eine weitere Verbindung eingerichtet werden wird (nach Köln/Bonn; einmal täglich, fünfmal pro Woche), läuft mit dem 31. Dezember 2005 aus.

Auch nach dem 1. Januar 2006 muss ein angemessenes Linienangebot bereitgehalten werden, soll der Anschluss an die nationale und internationale Wirtschaftsentwicklung nicht verloren gehen. Um das bestehende, tägliche Linienangebot zeitlich nahtlos fortsetzen bzw. womöglich noch weiter ausbauen zu können, strebt das Wirtschaftsministerium im Spätsommer 2005 eine neue Ausschreibung gemäß EU-Verordnung 2408/92 an.

Angesichts des Konsolidierungszwanges der öffentlichen Haushalte müssen Fördermittel zielgenau eingesetzt werden. Allerdings gilt es in jedem Fall, zumindest ein angemessenes Linienangebot bereitzuhalten, damit der Anschluss an die nationale und internationale Wirtschaftsentwicklung nicht verloren geht.

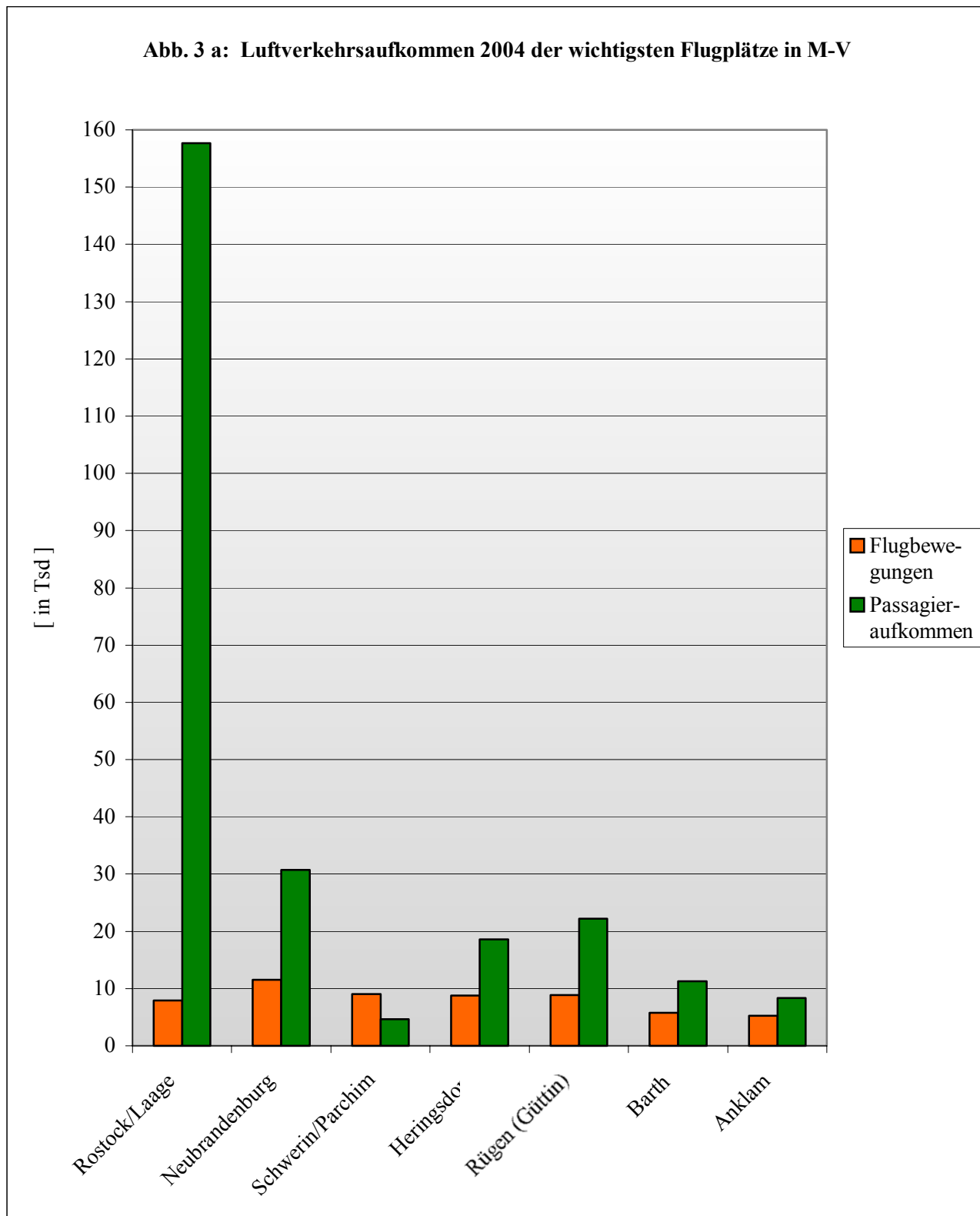
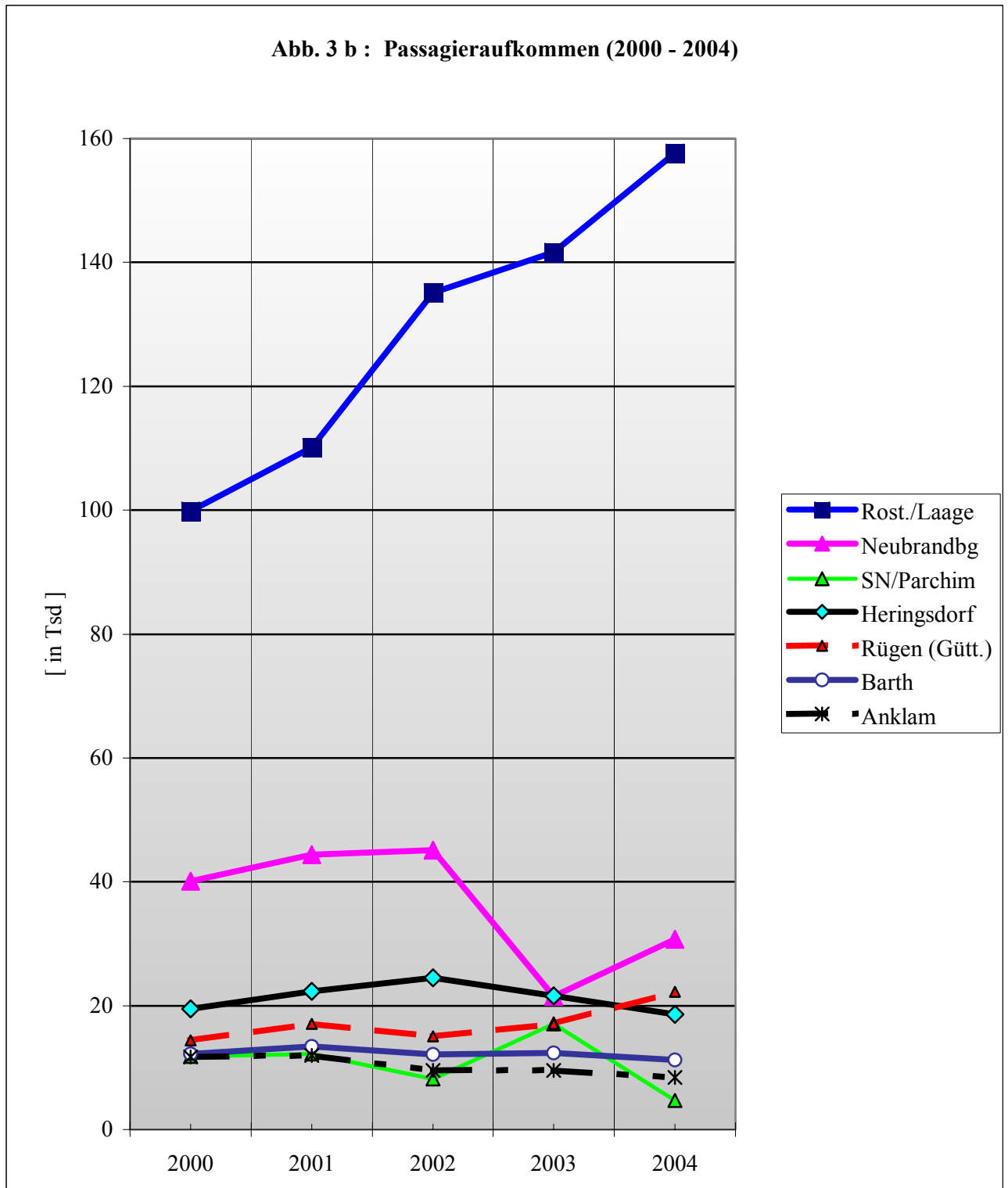


Abb. 3 b : Passagieraufkommen (2000 - 2004)



5.4 Fluggastpotentiale in den Einzugsbereichen der Flughäfen

Fluggastpotentiale sind eine wichtige Größe für die Abschätzung der künftigen Entwicklung eines Flugplatzes. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den klassischen Linienflug für Geschäftsleute bzw. ganz allgemein für solche Passagiere, denen es vor allem um eine schnelle Anbindung an den Luftverkehr geht, sei es, um ein internationales Fernziel über einen großen „Hub-Flughafen“ mittels einer schnellen Zubringer-Flugverbindung effizient nutzen zu können, oder, um z. B. via Punkt-zu-Punkt-Verkehr auch eine größere Strecke inklusive Rückflug innerhalb eines Tages bewältigen zu können. Für diesen Typ des Reisenden kommt es auch ganz besonders auf eine kurze Zubringerzeit zum Flughafen an.

Bei der Abgrenzung der Einzugsbereiche und der damit verbundenen Zuordnung von Potentialen wird üblicherweise eine Reisezeit von 60 Minuten zugrunde gelegt, die bei Berücksichtigung der Verkehrsmittelwahl und Verkehrserschließung der jeweiligen Gebiete für die An- bzw. Abreise zwischen Ausgangsort und Flugplatz nötig ist³⁵. Für die Ermittlung der Fluggastpotentiale innerhalb der Einzugsbereiche der drei Flughäfen Rostock/Laage, Neubrandenburg und Schwerin/Parchim sind zwei Kriterien herangezogen worden: die jeweilige Zahl der Einwohner bzw. der Erwerbstätigen.

Die Fluggastpotentiale sind in Abbildung 3 c dargestellt. Da die peripher gelegenen, incoming-orientierten Regionalflugplätze für den Linienverkehr in der Regel nicht in Betracht kommen, beschränkt sich die Untersuchung der Einzugsbereiche auf die drei oben genannten Regionalflughäfen. Die Übersicht macht deutlich, dass Rostock/Laage hierbei in jeder Hinsicht Rang 1 einnimmt.

Abbildung 3 c: Fluggastpotentiale der Flughäfen im 60-Minuten-Einzugsbereich

Flughafen	Einwohner ¹	Erwerbstätige ¹	Gesamt ²
Rostock/Laage	450.000	200.000	> 650.000 ^(*)
Schwerin/Parchim	420.000	165.000	< 585.000 ^(*)
Neubrandenburg	300.000	130.000	430.000

¹ ohne Überschneidungsbereiche.

² Doppelzählung, wenn im Einzugsbereich „Einwohner“ und „Erwerbstätiger“.

^(*) Bezüglich der oben genannten Tabellenwerte ist auf Folgendes hinzuweisen:

- Der westliche Teil Westmecklenburgs ist faktisch auch für Schwerin/Parchim nur teilweise relevant, weil der Flughafen Hamburg, in eher geringem Umfang aber auch der Flughafen Lübeck, Alternativen darstellt. Insofern ist die in der Tabelle ausgewiesene Gesamtzahl als optimistisch einzustufen, auch wenn erhebliche Anteile davon aus dem nordbrandenburgischen Raum stammen.

³⁵ Diesen Zeitrahmen sahen die meisten im Vorfeld Beteiligten für Geschäftsreisende als ohne Weiteres noch zumutbare Zubringerzeit an.

- Das Einwohner- bzw. das Erwerbstätigenpotential aus den Kreisen Nordvorpommern und vor allem aus Rügen, hat unter Berücksichtigung der fertigen Anbindung an die A 20, bei jeweils etwa gleicher Zubringerzeit, die Wahl zwischen den Flughäfen Neubrandenburg und Rostock/Laage. Soweit das Gesamt-Flugangebot wie bislang zu Gunsten Rostock/Laage spricht, wird sich der überwiegende Teil dieses Potentials auch für diesen Flughafen entscheiden, so dass das Gesamtpotential für Rostock/Laage laut Tabelle noch einmal zu erhöhen ist.

6. Zukünftiges Flugplatzsystem des Landes

6.1 Bewertung der Flugplätze

Der Bewertung liegen insbesondere die Bewegungszahlen sowie das Passagieraufkommen zugrunde.

Abbildung 4: Flugbewegungen und Passagieraufkommen³⁶

	Flugbewegungen (Starts und Landungen)				
	2000	2001	2002	2003	2004
Anklam	8.474	6.952	5.710	6.104	5.222
Barth	6.376	5.242	5.458	6.090	5.797
Heringsdorf	8.824	9.518	9.218	9.453	8.738
Neubrandenburg	13.302	13.390	13.284	13.726	11.513
Neustadt-Glewe	11.392	11.212	9.044	13.142	8.918
Rechlin-Lärz	6.590	6.690	6.672	7.456	5.400
Rostock/Laage	11.944	10.492	7.950	8.988	7.886
Rügen (Güttin)	9.084	9.346	10.172	10.572	8.902
Schwerin/Parchim	8.348	8.450	11.498	13.442	9.070
Tutow	-	-	1.590	1.174	1.200
Wismar	4.552	6.332	4.050	4.524	3.900
Summe	88.886	87.624	84.646	94.671	76.546

³⁶ ohne Sonderlandeplätze; ohne Segelflugbewegungen; inkl. Ultraleichtflugzeugbewegungen.

	Passagiere (Ein-/Aussteiger)				
	2000	2001	2002	2003	2004
Anklam	11.724	12.000	9.566	9.522	8.373
Barth	12.233	13.398	12.123	12.405	11.240
Heringsdorf	19.496	22.280	24.523	21.569	18.575
Neubrandenburg	40.080	44.426	45.147	21.483	30.761
Neustadt-Glewe	5.687	4.747	6.949	8.964	9.376
Rechlin-Lärz	12.548	13.600	11.163	12.955	8.500
Rostock/Laage	99.841	110.101	135.129	141.628	157.644
Rügen (Güttin)	14.427	17.025	15.065	17.039	22.195
Schwerin/Parchim	11.842	12.242	8.135	4.484	4.677
Tutow	-	-	1.060	780	900
Wismar	2.244	2.063	1.644	1.920	2.000
Summe	230.122	251.882	270.504	252.749	274.241

Die schließliche Einstufung der Flugplätze im Land erfolgte anhand einer Bewertung, die in einer Untersuchung über die „Bedeutung der Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern“ vorgenommen worden war. Sie wurde anlässlich dieser Ersten Fortschreibung hinsichtlich einiger Details aktualisiert. Die vergleichende Bewertung wurde in Anlehnung an bekannte nutzwertanalytische Bewertungsverfahren unter folgenden Hauptkriterien durchgeführt und gewichtet:

- Entfernung zum Ober- und Mittelzentrum (10 %)

Hier wird die Strecke zwischen Flugplatz und Ober-/Mittelzentrum herangezogen. So nimmt beispielsweise der Flughafen Neubrandenburg bei diesem Kriterium Rang 1 deshalb ein, weil die Entfernung des unmittelbar am Stadtrand belegenen Flughafens außerordentlich gering ist, während der Flughafen Rostock/Laage, bei Laage bzw. Weitendorf gelegen, etwa 30 km vom Oberzentrum Rostock entfernt ist und insofern hier nur Rang 4 einnimmt.

- Verkehrsanbindung (10 %)

Bewertet wird die Anbindung der Flugplätze an die verschiedenen Verkehre. So wird in diesem Punkt der Flughafen Rostock/Laage nachrangiger bewertet als der Flughafen Neubrandenburg, weil bei etwa gleichen straßenverkehrlichen Gegebenheiten die Bedingungen beim Schienenverkehr zu Gunsten Neubrandenburgs sprechen.

- Luftverkehrsaufkommen (30 %)

Die Bewertung hierfür stützt sich insbesondere auf die Anzahl der beförderten Passagiere (Incoming, Outgoing). Die Zahl der Flugbewegungen hat hier nachrangige Bedeutung.

- Passagierpotential (20 %)

Dieser Indikator hat im Vergleich zum tatsächlichen Passagieraufkommen deshalb ein um $\frac{1}{3}$ geringeres Gewicht, weil das im Einzugsbereich vorhandene Einwohner- bzw. Erwerbstätigenpotential nur eine Prognosegrundlage darstellt.

- Infrastrukturausstattung (30 %)

Bewertet werden die für die wirtschaftliche Nutzbarkeit des Flugplatzes wichtigen Einrichtungen wie Pistenlänge und Belastbarkeit, Einrichtungen für Anflugverfahren. Zu diesen Hauptkriterien wurden jeweils geeignete Unterkriterien und Indikatoren gebildet, um die Bedeutung der einzelnen Flugplätze differenziert bewerten zu können. Für jedes Kriterium wurde eine Rangliste erstellt und die dabei erzielten Rangpunkte zu Gesamtpunkten addiert, aus denen sich die abschließende Rangliste (s. u.) ergab. Diese Rangliste bringt die Bedeutung der einzelnen Flugplätze im Hinblick auf ihre wirtschaftliche und verkehrliche Relevanz zum Ausdruck. Die Zusammenfassung der Einzelergebnisse der Flughäfen und Verkehrslandeplätze ist in Abbildung 5 vergleichend dargestellt.

Abbildung 5: Gesamtbewertung der Flughäfen und Verkehrslandeplätze

Kriterium	Entfernung Ober- und Mittelzentr.	Verkehrs-anbindung	Luftver-kehrsaufkommen	Passagier-potential	Infrastruk-turaus-stattung	Gesamt-punkte	Rangliste
Gewichtung	1	1	3	2	3	gewichtet	
Rostock/Laage	3	4	1	1	1	15	1
Neubrandenburg	1	2	2	2	2	19	2
Schwerin/Parchim	6	6	3	7	3	44	3
Heringsdorf	10	10	4	4	4	52	4
Rügen (Güttin)(*)	4	9	5,5	3	6	53,5	5
Barth(**)	5	8	5,5	5	5	54,5	6
Anklam	7	3	7	6	7	64	7
Neustadt-Glewe	8	5	8,5	8	8	78,5	8
Wismar	2	1	10	10	10	83	9
Rechlin-Lärz	9	7	8,5	9	9	86,5	10
Tutow(***)	-	-	-	-	-	-	-

(*) Annahme: geplante Pistenverlänger. erfolgt; IFR-Anflugverfahr. vorhanden.

(**) Annahme: Neubau Allzweckgebäude und Kontrollturm erfolgt.

(***) Tutow ist reaktivierter ehem. Militärplatz; als solcher erst spät gewidmet. Detaillierte Bewertung noch nicht erfolgt und für diese Fortschreibung auch insofern verzichtbar, weil sie die Rangliste weder auf den vorderen Plätzen noch im Mittelfeld verändert haben würde.

(A 20 und Rügenzubringer sind als abschließend fertiggestellt berücksichtigt.)

Anmerkung zu Abbildung 5:

Die Bewertungen speziell der touristisch ausgelegten Flugplätze, vor allem im Fall Heringsdorf, aber auch Rügen (Güttin) und Barth, haben nicht zuletzt wegen ihrer eher ungünstigen Lage zu Ober- oder Mittelzentren und ihrer Verkehrsanbindung einen erheblichen Abstand zu den Spitzenrängen. Als Touristen-Flugplätze kommt es aber vor allem auf die Nähe zu den Feriententren an, die alle drei Plätze aufzuweisen haben. Da dieses spezifische Kriterium in die obige Analyse nicht explizit eingeflossen ist, kann der Vergleich mit den ranglistenführenden Flughäfen nur hilfswiese herangezogen werden.

Die Rangliste nach dem bisherigen Konzept enthielt noch die Verkehrslandeplätze „Rerik-Zweedorf“ und „Pasewalk“. Beide sind aber inzwischen auf eigenen Antrag zu „Sonderlandeplätzen“ umgewidmet worden, weshalb sie in der Rangliste nicht mehr erscheinen.

6.2 Einstufung der Flugplätze

Besondere Bedeutung unter den Flugplätzen haben aufgrund ihrer luftverkehrlichen Nutzung die Flughäfen. Diese bilden aber nur einen, wenn auch sehr wichtigen Bestandteil der Luftverkehrsinfrastruktur. Eine Ergänzung der Flughäfen stellen die Verkehrslandeplätze und die Sonderlandeplätze dar. Erstere sind ein notwendiges Angebot für die Allgemeine Luftfahrt; letztere dienen vorrangig dem Luftsport. Aus diesen Gründen hält das Land es nach wie vor für unverzichtbar, ein abgestuftes System von Flugplätzen (Flughäfen, Verkehrs- und Sonderlandeplätze) verschiedener Qualitäten und Widmungen vorzuhalten.

Für ein solches nach Ausstattung und Funktionen abgestuftes Flugplatzsystem ist die Einstufung nach der luftrechtlichen Genehmigung (Flughafen, Landeplatz)³⁷ allein nicht ausreichend. Eine Sonderstellung nehmen beispielsweise die Flugplätze Heringsdorf, Rügen (Gütin), aber auch Barth ein, die vor allem für den Tourismus der Region Vorpommern von Bedeutung sind bzw. sein können. Sie verfügen zwar über geringere Aufkommenspotentiale in ihrem Einzugsbereich (Quellgebiet) als vor allem die Flughäfen Rostock/Laage und Neubrandenburg³⁸ und weisen zudem einen ausgeprägten Saisonbetrieb auf. Aber sie sind - anders als die vorgenannten Flugplätze - insbesondere relevant für die besonders wichtigen Incoming-Verkehre.

Um dieser besonderen Bedeutung, die durchaus im Bereich der unmittelbaren Vergleichbarkeit mit den Verkehrsflughäfen liegen kann, auch aus verkehrspolitischer Sicht³⁹ vollumfänglich gerecht werden zu können, werden zum einen die genehmigungsrechtlichen Verkehrsflughäfen als „Regionalflughäfen“ ausgewiesen. Für diejenigen Plätze, die entweder nicht zu den Spitzenrängen bei den Flughäfen gehören bzw. solche, die wirtschaftlich gesehen als Verkehrslandeplätze besonders wichtig einzustufen waren, wurde die Gruppe „Regionalflugplätze“ gebildet.

Insgesamt wird in Mecklenburg-Vorpommern verkehrspolitisch bzw. nach funktionalen Gesichtspunkten wie folgt gegliedert:

- Regionalflughafen,
- Regionalflugplatz,
- Verkehrslandeplatz,
- Sonderlandeplatz.

Die durchgeführte gutachtliche Bewertung der Flugplätze bildet die Grundlage für die Einstufung der Flugplätze in diese Kategorien. Innerhalb der vier vorgenannten Kategorien ergibt sich die in Abbildung 6 dargestellte Prioritätenreihung, die anhand der in Abbildung 5 dargestellten Bewertungsergebnisse (Rangliste) vorgenommen wurde.

³⁷ auf Basis des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG).

³⁸ vgl. Ziff. 5.4.

³⁹ vgl. Abb. 6.

Abweichungen in der Rangliste zum bisher geltenden Konzept ergaben sich wie folgt:

Der Flugplatz Heringsdorf hat insbesondere bezüglich seines Luftverkehrsaufkommens, seines Passagierpotentials sowie seiner Infrastrukturausstattung erheblich an Boden gut gemacht und nimmt deshalb nunmehr - vor Rügen (Gütin) - Rang 1 unter den Regionalflugplätzen ein. Im Übrigen verfügt der Flugplatz Heringsdorf über eine Piste, die auch größeren Passagiermaschinen genügt.

Der Flugplatz Rügen (Gütin) hat mangels bisherigem Ausbau die seinerzeit in die Bewertung eingeflossenen Erwartungen insbesondere hinsichtlich des Incoming-Potentials noch nicht erfüllen können.

Der Flugplatz Anklam hat hinsichtlich von Flugbewegungen wie von Passagieraufkommen nicht die in der seinerzeitigen Bewertung angenommenen Erwartungen erfüllen können. In der verkehrspolitischen Einstufung wird er, genau wie im Rahmen der genehmigungsrechtlichen Einstufung, künftig als „Verkehrslandeplatz“ geführt.

Die bisherigen „Verkehrslandeplätze“ Pasewalk und Rerik-Zweedorf wurden auf eigenen Antrag zu „Sonderlandeplätzen“ umgewidmet.

Der zwischenzeitlich stillgelegte ehemalige Militärflugplatz Tutow wurde als „Verkehrslandeplatz“ wieder zugelassen.

Das zukünftige Flugplatzsystem (nach verkehrspolitischen Gesichtspunkten) wird aus Abbildung 6 ersichtlich:

Abbildung 6: Einstufung der Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern

Kategorie	Prioritäten
Regionalflughäfen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rostock/Laage 2. Neubrandenburg 3. Schwerin/Parchim
Regionalflugplätze	<ol style="list-style-type: none"> 1. Heringsdorf 2. Rügen (Gütin) 3. Barth
Verkehrslandeplätze	<ol style="list-style-type: none"> 1. Anklam 2. Neustadt-Glewe 3. Wismar 4. Rechlin-Lärz 5. Tutow
Sonderlandeplätze	<ol style="list-style-type: none"> 1. Purkshof 2. Waren-Vielist 3. Pinnow 4. Stralsund 5. Peenemünde 6. Schmoldow 7. Parchim 8. Güstrow 9. Pasewalk 10. Rerik-Zweedorf

Die geographische Lage der o. g. Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern ist entsprechend ihrer Einstufung in Abbildung 7 dargestellt.

Abbildung 7

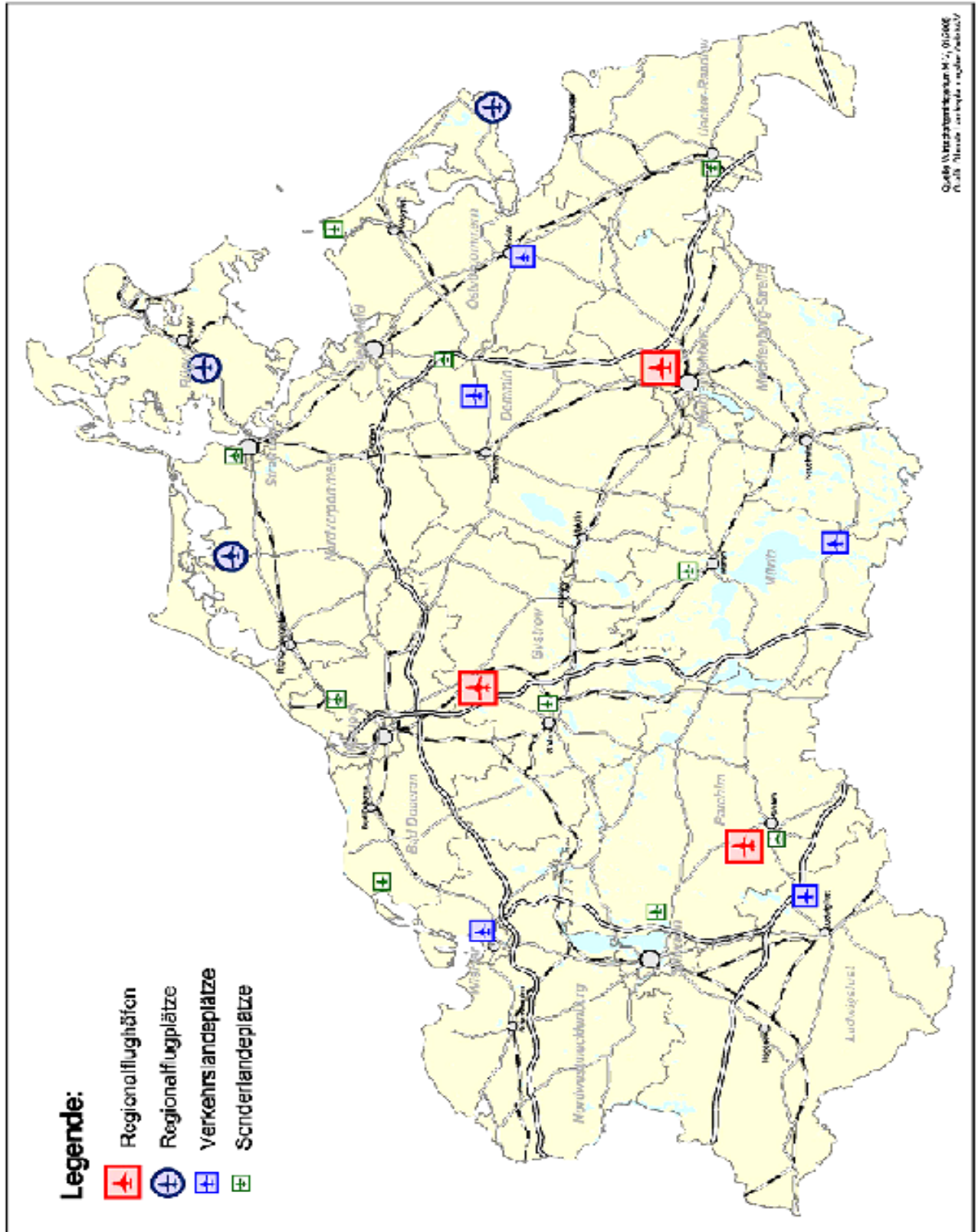


Abbildung 8: Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern

Name	Kategorie	Bahnlänge (in m)	Belag	Tragfähigkeit
Rostock/Laage	FH/IFR	2.500	Beton	> 50,0 t
Neubrandenburg	FH/IFR	2.292	Beton	PCN 75
Schwerin/Parchim	FH/IFR	3.000	Beton	PCN 55
Heringsdorf	FH/IFR	2.300	Asphalt	PCN 38
Rügen (Güttin)	VLP/N	900	Asphalt	5,7 t
Barth	FH/IFR	1.200	Asphalt	PCN 30
Anklam	VLP/N	1.000	Asphalt	6,0 t
Neustadt-Glewe	VLP	1.200	Gras	5,7 t
Wismar	VLP	640	Gras	5,7 t
Rechlin-Lärz	VLP/N	2.380	Beton	14,0 t
Tutow	VLP	2.200	Beton	14,0 t
Purkshof	SLP	1.100	Gras	5,7 t
Waren-Vielist	SLP	900	Gras	5,7 t
Pinnow	SLP	800	Gras	5,7 t
Stralsund	SLP	900	Gras	5,7 t
Peenemünde	SLP	2.400	Beton	14,0 t
Schmoldow	SLP	900	Gras	5,7 t
Parchim	SLP	900	Gras	5,7 t
Güstrow	SLP	1.200	Gras	5,7 t
Pasewalk	SLP	900	Asphalt	5,7 t
Rerik-Zweedorf	SLP	640	Gras	2,0 t
Bobzin	UL	600	Gras	
Mellenthin	UL	750	Gras	
Neu-Gülze	SF	800	Gras	
Roggenhagen	UL	520	Gras	

FH Flughafen

VLP Verkehrslandeplatz

SLP Sonderlandeplatz

SF Segelfluggelände

UL Ultraleichtfluggelände

IFR Instrumentenflugbetrieb Tag/Nacht

N Nachtflugbetrieb

6.3 Entwicklungschancen der Flugplätze

Mit den in die Kategorie Regionalflughafen eingestuften Flugplätzen Rostock/Laage, Neubrandenburg und Schwerin/Parchim wird dem Erfordernis einer möglichst flächendeckenden Anbindung von Wirtschaft und Bevölkerung an den nationalen und internationalen Luftverkehr in zumindest zumutbarer Zubringerzeit Rechnung getragen. Bei den Flughäfen Rostock/Laage und Neubrandenburg besteht der Sonderfall einer zivilen Mitnutzung von militärischen Flugplätzen. Dies hat den Vorteil, dass sie besonders wirtschaftlich betrieben werden können.

Bei starker Inanspruchnahme durch die militärische Nutzung sind aber Einschränkungen im zivilen Betrieb möglich, die aber im Bedarfsfalle durch Nutzung der in Betracht kommenden übrigen Flugplätze aufgefangen werden können.

Für die drei **Regionalflughäfen** zeichnen sich folgende Entwicklungsmöglichkeiten ab:

Der Flughafen Rostock/Laage schließt mit der Region Rostock/Mittleres Mecklenburg den bedeutendsten Wirtschaftsraum des Landes an das Luftverkehrsnetz an. Dieser Raum weist das höchste Bevölkerungs- und Erwerbstätigenpotential mit etwa 450.000 Einwohnern und 200.000 Erwerbstätigen in seinem Einzugsbereich auf. Dies drückt sich auch in den vergleichsweise hohen Fluggastzahlen aus, die - mit steigender Tendenz - vor allem im Charterflugverkehr, aber auch im Linienverkehr erzielt werden. Rostock/Laage hat für den Luftverkehr in Mecklenburg-Vorpommern eine herausragende Bedeutung, die noch weiter zunehmen wird.

Der Flughafen Neubrandenburg, verkehrsgünstig in unmittelbarer Nähe der Stadt gelegen, ist insbesondere im Hinblick auf die luftverkehrliche Anbindung von Teilen Vorpommerns und Ostmecklenburgs von Bedeutung. Er hat über die reine Verkehrsfunktion hinaus eine wichtige strukturpolitische Funktion für den Ostteil des Landes und trägt dazu bei, die Standortnachteile der Region auszugleichen. Der Einzugsbereich des Flughafens hat aufgrund der geringeren Besiedlungsdichte zwar nur ein Bevölkerungspotential von etwa 300.000 Einwohnern, doch werden die wirtschaftlichen Nachteile teilweise durch die Möglichkeit der zivilen Mitnutzung des Militärflugplatzes ausgeglichen. Die zukünftige Funktion Neubrandenburgs wird überwiegend im Charterflugverkehr liegen, dieser wird sich mit der Fertigstellung der Bundesautobahn A 20 weiter positiv entwickeln.

Der Flughafen Schwerin/Parchim hat ein Bevölkerungspotential von rund 450.000 Einwohnern und ein Erwerbstätigenpotential von etwa 165.000 Erwerbstätigen innerhalb seines Einzugsbereiches. Er hat darüber hinaus Entwicklungspotentiale aufgrund der Start- und Landebahnlänge von 3.000 m, der bereits vorhandenen Infrastruktur und der anschließenden Gewerbeflächen, die Weiterentwicklungen im Luftfrachtbereich und als Logistikzentrum ermöglichen. Der genehmigungsrechtliche Status mit einem 24-Stunden-Betrieb eröffnet weitere Chancen, beispielsweise in der Funktion als Ausweichflughafen für andere Verkehrsflughäfen. Die bisherigen Erfahrungen im Charterflugverkehr zeigen, dass Schwerin/Parchim neben den bereits genannten auch in diesem Sektor Entwicklungsmöglichkeiten hat. Der Entwicklungsschub, der infolge der 2001 erfolgten Privatisierung der Flughafengesellschaft Parchim Mecklenburg GmbH erhofft worden war, ist allerdings nicht eingetreten.

Vielmehr ist der Vertrag zum 28.02.2005 ausgelaufen, womit aber gleichzeitig auch neue Ziele angegangen werden können. Aufgrund seiner besonderen Ausstattung, seiner verkehrlichen Anbindung und seines besonderen genehmigungsrechtlichen Status bietet sich eine Ausweitung des Frachtgeschäftes insbesondere in Kooperation mit Logistikpartnern an.

In die Kategorie **Regionalflugplatz** fallen die Flugplätze Heringsdorf, Rügen (Gütin) und Barth. Sie liegen mitten, in oder zumindest nahe an den herausragenden Tourismusgebieten der Inseln Usedom und Rügen bzw. zur Region Fischland/Darß/Zingst. Für diese Regionalflugplätze bestehen folgende Entwicklungsmöglichkeiten:

Der Regionalflugplatz Heringsdorf hat sich als gut frequentierter Flugplatz mit wachsenden Incoming-Potentialen etablieren und behaupten können. Für den klassischen, ganzjährigen Geschäftsreise-Luftverkehr hingegen kommt Heringsdorf demgegenüber weniger in Betracht. Sein geringes Einwohner- und Erwerbstätigenpotential bietet dafür nicht ausreichend Basis. Dafür hat Heringsdorf sehr gute Chancen im saisonalen Geschäft.

Der Regionalflugplatz Rügen (Gütin) hat günstige Aussichten: die Insel Rügen haben im Jahre 2003 mehr als 1 Million Menschen besucht - mit durchschnittlich fünf Verweiltagen auf der Insel. Das ist in der Region Vorpommern mit Abstand der größte Besucherstrom. Mit einer Verlängerung der Start- und Landebahn auf dem Regionalflugplatz ließe sich die Auslastungsquote, die aufgrund der betrieblichen Einschränkungen zurzeit noch moderat ist, deutlich erhöhen.

Der Regionalflugplatz Barth hat mit jährlich etwa 230.000 Feriengästen in seinem Einzugsbereich ein etwas geringeres Urlauberpotential als Heringsdorf. Die Region Fischland/Darß/Zingst verfügt aber über große touristische Entwicklungspotentiale, deren Ausschöpfung durch eine angemessene luftverkehrliche Anbindung unterstützt werden könnte. Die Erschließung dieses Potentials setzt allerdings eine angemessene Ausstattung des Flughafens voraus, die diesen Anforderungen zurzeit bei weitem nicht entspricht: es fehlt an einem dringend benötigten Allzweck- bzw. Abfertigungsgebäude und einem neuen Kontrollturm. Damit verbunden ist ein entsprechender Investitionsbedarf. Alternativ ist daher zu prüfen, ob sich das touristische Potential der Region nicht auch über den relativ nah gelegenen Flughafen Rostock/Laage erschließen ließe.

In die Kategorie der **Verkehrslandeplätze** sind Anklam, Neustadt-Glewe, Wismar, Rechlin-Lärz und Tutow entsprechend der dargestellten Prioritäten einzustufen. Sie ergänzen das Flugplatzsystem und sind vor allem für die Allgemeine Luftfahrt sowie für den Luftsport von Bedeutung. Der Verkehrslandeplatz Anklam ist aufgrund seiner Ausstattung und seiner Potentiale ebenfalls - neu - in diese Kategorie einzuordnen. Zudem ermöglicht auch er - allerdings in geringerem Umfang - die Anbindung von Teilen Vorpommerns an das Luftverkehrsnetz. Dieses Netz wird außerdem um 10 Sonderlandeplätze mit dem Schwerpunkt „Luftsport“ ergänzt.

Mit diesen Flugplätzen verfügt das Land über ein flächendeckendes, funktional abgestuftes Flugplatzsystem, das sowohl die Anbindung des Landes an den nationalen und internationalen Luftverkehr gewährleistet als auch die Voraussetzungen für die regional bedeutsame Allgemeine Luftfahrt sowie für die luftsportliche Betätigung schafft.

Die vorgenannten drei Regionalflughäfen und drei Regionalflugplätze sind für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes von besonderer Bedeutung. Da das Land Mecklenburg-Vorpommern sowohl Quell- als auch Zielregion ist, müssen die Flugplätze im Land hinsichtlich ihres Zwecks differenziert werden, je nachdem, ob sie vorwiegend dem Incoming-Tourismus dienen, oder, ob ihr Schwerpunkt im Bereich des Outgoing-Charterfluggeschäftes bzw. im Linienflugangebot liegt.

Dies ist mit der vorliegenden Fortschreibung des Luftverkehrskonzeptes entsprechend geschehen. Vor diesem Hintergrund bildet das Luftverkehrskonzept auch eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Landesregierung, um die von den Flugplatzbetreibern genannten anstehenden Investitionsvorhaben (vgl. Abbildung 9) angemessen beurteilen zu können.

Abbildung 9: Investitionspläne der Flugplatzbetreiber

Flugplatz	Investitions- summe (Mio. €)	Maßnahme
Barth	3,8	- Abfertigungsgebäude mit Kontrollturm - Anflugbefeuerung
Rügen (Güttin)	6,2	- Verlängerung der SLB - ichtpräzisions-Instrumentenanflug - Anflugbefeuerung
Schwerin/Parchim	12,4	- Kontrollturm - Abfertigungsanlagen - Landebahntwässerung
Neubrandenburg	5,0	- Erweiterung: Abfertigungsgebäude und Vorfeld - Parkplätze - Technische Ausrüstung

Anhang**Kurzprofil der Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern**

(In Klammern der ICAO-Code der Flugplätze)

1. Rostock/Laage (ETNL)

Kategorie:	Verkehrsflughafen Instrumentenflugbetrieb Tag/Nacht			
Lage:	4,5 km westlich Laage			
Flughafenbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°55,02' N 12°16,72' E		
	b) Höhe:	42 m über NN (138 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	098°/278°	2.500 m	45 m	Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	Flugzeuge und Drehflügler > 50 t			
Flugplatzbetreiber:	Flughafen Rostock/Laage-Güstrow GmbH Parkstraße 105 18299 Weitendorf			

2. Neubrandenburg (ETNU)

Kategorie:	Verkehrsflughafen Instrumentenflugbetrieb Tag/Nacht			
Lage:	3,5 NM nordöstlich Neubrandenburg			
Flughafenbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°36,13 N 13°18,36 E		
	b) Höhe:	69 m über NN (228 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	090°/270°	2.292 m	45 m	Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis PCN 75, - Hubschrauber, - selbststartende Motorsegler, - Fallschirmsprung, - Luftschiffe, - Ultraleichtflugzeuge, - Andere PPR. 			
Flugplatzbetreiber:	Flughafen Neubrandenburg-Trollenhagen GmbH Flughafenstraße 17039 Trollenhagen			

3. Schwerin/Parchim (EDOP)

Kategorie:	Verkehrsflughafen Instrumentenflugbetrieb Tag/Nacht			
Lage:	1 NM westlich Parchim			
Flughafenbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°25,62' N 11°47,01' E		
	b) Höhe:	50 m über NN (166 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	064°/244°	3.000 m	55 m	Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge PCN 55, - Hubschrauber, - selbststartende Motorsegler, - andere Luftfahrzeuge PPR. 			
Flugplatzbetreiber:	Baltic Airport Mecklenburg GmbH Dammer Weg 19370 Parchim			

4. Heringsdorf (EDAH)

Kategorie:	Verkehrsflughafen Instrumentenflugbetrieb Tag/Nacht			
Lage:	Südöstlich Heringsdorf/Insel Usedom			
Flughafenbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°52,72 N 14°09,14' E		
	b) Höhe:	28 m über (NN 94 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	106°/286°	2.300 m	35 m	Asphalt
	106°/286°	600 m	40 m	Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis PCN 38, - Hubschrauber, - Motorsegler, - Ultraleichtflugzeuge, - andere Luftfahrzeuge PPR. 			
Flugplatzbetreiber:	Flughafen Heringsdorf GmbH Straße am Flughafen 17419 Zirchow			

5. Rügen (Güttin; EDCG)

Kategorie:	Verkehrslandeplatz Sichtflugbetrieb Tag/Nacht			
Lage:	westlich Güttin, 7 km südwestlich Bergen			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	54°23,08 N 13°19,39 E		
	b) Höhe:	21 m über NN (69 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	080°/260°	900 m	20 m	Asphalt
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis 5.700 kg höchstzulässige Abflugmasse, - Hubschrauber bis 5.700 kg Abflugmasse, - selbststartende Motorsegler, - Ultraleichtflugzeuge, - andere Luftfahrzeuge PPR. 			
Flugplatzbetreiber:	„Ostsee-Flug-Rügen“ GmbH Flugplatz Rügen 18573 Güttin			

6. Barth (EDBH)

Kategorie:	Verkehrsflughafen Instrumentenflugbetrieb Tag/Nacht			
Lage:	Südlich von Barth			
Flughafenbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	54°20,29' N 12°42,60 E		
	b) Höhe:	7 m über NN (22 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	090°/270°	1.200 m	30 m	Asphalt
	090°/270°	900 m	40 m	Grasbahn
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis zu PCN 30, - Hubschrauber, - Motorsegler, - Ultraleichtflugzeuge, - Segelflugzeuge (Winden- und Flugzeugschlepp), - Ballone, Luftschiffe. 			
Flugplatzbetreiber:	Ostseeflughafen Stralsund-Barth GmbH Flughafen 18356 Barth			

7. Anklam (EDCA)

Kategorie:	Verkehrslandeplatz Sichtflugbetrieb Tag/Nacht			
Lage:	Südlich an Anklam angrenzend			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°49,91 N 13°40,39 E		
	b) Höhe:	6 m über NN (18 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	090°/270°	1.000 m	20 m	Asphalt
	090°/270°	900 m	40 m	Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis 6.000 kg höchstzuläss. Abflugmasse, - Hubschrauber (keine Gewichtsbeschränkung), - Segelflugzeuge (Winden- und Flugzeugschlepp), - selbststartende Motorsegler, - Ultraleichtflugzeuge, - Freiballone, - Fallschirmabsprungbetrieb. 			
Flugplatzbetreiber:	Anklamer Flugplatz GmbH „Otto Lilienthal“ Friedländer Landstrasse 18 17389 Anklam			

8. Neustadt-Glewe (EDAN)

Kategorie:	Verkehrslandeplatz Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	3 km südöstlich Neustadt-Glewe			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°21,66 N 11°36,91 E		
	b) Höhe:	35 m über NN (115 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	270°/090°	1.200 m	40 m	Rasen
	360°/180°	900 m	40 m	Rasen
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis 5.700 kg höchstzuläss. Abflugmasse, - Hubschrauber, - selbststartende Motorsegler, - Segelflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge, - Personenfallschirme, Ballone, - Hängegleiter und Gleitschirme, - Modellflugzeuge. 			
Flugplatzbetreiber:	Flugplatz Neustadt-Glewe GmbH Flugplatz 19306 Neustadt-Glewe			

9. Wismar (EDCW)

Kategorie:	Verkehrslandeplatz Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	1,3 NM nördlich Wismar			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°54,87' N 11°29,97' E		
	b) Höhe:	13 m über NN (43 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	260°/080°	640 m	40 m	Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis 2.000 kg, - Motorsegler, - Segelflugzeuge (nur Flugzeugschleppstart), - Ultraleichtflugzeuge, - Flugmodelle, - Personenfallschirme. 			
Flugplatzbetreiber:	Flugbetriebsgesellschaft mbH Wismar-Müggenburg Flugplatz Wismar 23970 Wismar			

10. Rechlin-Lärz (EDAX)

Kategorie:	Verkehrslandeplatz Sichtflugbetrieb Tag/Nacht			
Lage:	3 km südöstlich Rechlin			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°18,31" N 12°45,13' E		
	b) Höhe:	67 m über NN (220 Fuß)		
Start- und Landebahn:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	076°/256°	2.380 m	50 m	Beton
	076°/256°	1.400 m	100 m	Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis 14 t höchstzuläss. Abflugmasse, - Hubschrauber, - Motorsegler, - Segelflugzeuge, - Ultraleichtflugzeuge, Hängegleiter, - Personenfallschirme. 			
Flugplatzbetreiber:	Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Müritzflugplatz Rechlin-Lärz mbH, Flugplatz 17248 Lärz			

11. Tutow (EDUW)

Kategorie:	Verkehrslandeplatz Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	1 km westlich Tutow, 10 km östlich Demm			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°55'19''N 13°13'08''E		
	b) Höhe:	7 m über NN (23 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	170°/350°	2.200 m	60 m	Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis 14 t höchstzulässiger Abflugmasse, - Hubschrauber, - Luftsportgeräte, - Segelflugzeuge, - Hängegleiter, - Ballone, Personenfallschirme. 			
Flugplatzbetreiber:	Flugplatz Tutow Betriebs-GmbH Flughafenring 31 17129 Tutow			

12. Purkshof (EDCX)

Kategorie:	Sonderlandeplatz Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	5,5 NM nordöstlich von Rostock, zwischen Mönchhagen und Rövershagen			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	54°09,65 N 12°14,91 E		
	b) Höhe:	20 m über NN (66 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	044°/224°	1.100 m	40 m	Gras
	090°/270°	650 m	40 m	Gras
	135°/315°	800 m	40 m	Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis zu 5700 kg höchstzuläss. Abflugmasse, - Hubschrauber, - Segelflugzeuge (Winden- und Flugzeugschlepp), - Motorsegler, - Ultraleichtflugzeuge, - Personenfallschirme, Ballone, Luftschiffe. 			
Flugplatzbetreiber:	Fliegerclub Rostock e. V. Flugplatz Purkshof 18182 Mönchhagen			

13. Waren-Vielist (EDOW)

Kategorie:	Sonderlandeplatz Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	5 km nordwestlich Waren/Müritz			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°33,98 N 12°39,38 E		
	b) Höhe:	86 m über NN (282 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	040°/220°	800 m	40 m	Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis zu 5.700 kg höchstzuläss. Abflugmasse, - Hubschrauber, - Segelflugzeuge (Winden- und Flugzeugschlepp), - Motorsegler, - Fallschirmabsprungbetrieb, - Ultraleichtflugzeuge, - Hängegleiter und Gleitsegel, - Heißluftballone. 			
Flugplatzbetreiber:	Warener Luftsportverein e. V. Flugplatz Waren/Vielist 17194 Waren/Vielist			

14. Pinnow (EDBP)

Kategorie:	Sonderlandeplatz Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	10 km östlich von Schwerin, 1 km nordöstlich Pinnow			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°36,91 N 11°33,66 E		
	b) Höhe:	44 m über NN (144 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	115°/295°	800 m	40 m	Rasen
	015°/195°	500 m	40 m	Rasen
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis 5.700 kg höchstzuläss. Abflugmasse, - Hubschrauber, - selbststartende Motorsegler, - Segelflugzeuge/nichtselbststartende Motorsegler, - Personenfallschirme, - Modellflugzeuge. 			
Flugplatzbetreiber:	Fliegerclub Schwerin/Pinnow e. V. Am Flugplatz 1 19065 Pinnow			

15. Stralsund (EDBV)

Kategorie:	Sonderlandeplatz Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	nordwestlich an Stralsund angrenzend			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	54°20,32 N 13°02,81 E		
	b) Höhe:	15 m über NN (49 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	049°/2490°	900 m	40 m	Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis zu 5.700 kg höchstzuläss. Abflugmasse, - Hubschrauber, - Motorsegler, - Segelflugzeuge (Winden- und Flugzeugschlepp), - Fallschirmabsprungbetrieb, - Ultraleichtflugzeuge, - Ballone, Luftschiffe. 			
Flugplatzbetreiber:	Flugsportclub „Volkswerft“ Stralsund e. V. Straße am Flugplatz 15 18435 Stralsund			

16. Peenemünde (EDCP)

Kategorie:	Sonderlandeplatz Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	Nordspitze der Insel Usedom			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	54°09,47' N 13°46,36' E		
	b) Höhe:	2 m über NN (7 Fuß)		
Start- und Landebahn:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	136°/316°	2.400 m	60 m	Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis zu 5.700 kg höchstzuläss. Abflugmasse, - Hubschrauber, - Motorsegler, - Ultraleichtflugzeuge, - Personenfallschirme. 			
Flugplatzbetreiber:	Usedomer Fluggesellschaft mbH Flugplatz Peenemünde 17449 Peenemünde			

17. Schmoldow (EDBY)

Kategorie:	Sonderlandeplatz Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	westlich an Schmoldow angrenzend			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°58,24 N 13°20,64 E		
	b) Höhe:	32 m über NN (105 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	150°/330°	900 m	50 m	Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis 5.700 kg höchstzuläss. Abflugmasse, - Hubschrauber, - Motorsegler, - Segelflugzeuge (Winden- und Flugzeugschlepp), - Fallschirmabsprungbetrieb, - Ultraleichtflugzeuge. 			
Flugplatzbetreiber:	Segelfliegerclub Greifswald e. V. Flugplatz Schmoldow 17506 Schmoldow			

18. Parchim

Kategorie:	Sonderlandeplatz Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	1,2 km südwestlich Parchim			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°25,03 N 11°48,05 E		
	b) Höhe:	48 m über NN (158 Fuß)		
Start- und Landebahn:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	090°/270°	900 m	120 m	Rasen
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis 5.700 kg höchstzuläss. Abflugmasse, - Motorsegler, - Segelflugzeuge (Winden- und Flugzeugschlepp), - Ultraleichtflugzeuge. 			
Flugplatzbetreiber:	Luftsportverein Parchim e. V. Ludwigsluster Chaussee 19370 Parchim			

19. Güstrow (EDCU)

Kategorie:	Sonderlandeplatz Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	4 km ostnordöstlich Güstrow			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°48,41 N 12°13,91 E		
	b) Höhe:	14 m über NN (46 Fuß)		
Start- und Landebahn:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	090°/270°	700 m	40 m	Rasen
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis 5.700 kg höchstzuläss. Abflugmasse, - Hubschrauber (keine Gewichtsbeschränkung), - Motorsegler, - Segelflugzeuge (Winden- und Flugzeugschlepp), - Fallschirmabsprungbetrieb. 			
Flugplatzbetreiber:	Aero Club von Güstrow e.V. „Hans Grade“ Glasewitzer Chaussee 18273 Güstrow			

20. Pasewalk (EDCV)

Kategorie:	Sonderlandeplatz Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	3 km westlich Pasewalk			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°30,33 N 13°56,90 E		
	b) Höhe:	22 m über NN (72 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	090°/270°	900 m	15 m	Asphalt
	090°/270°	900 m	100 m	Rasen
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis 5.700 kg höchstzuläss. Abflugmasse, - Hubschrauber, - Motorsegler, - Segelflugzeuge (Winden- und Flugzeugschlepp), - Fallschirmabsprungbetrieb, - Ultraleichtflugzeuge, - Luftschiffe, - Freiballone. 			
Flugplatzbetreiber:	Pasewalker Luftsportclub „Die Ueckerfalken“ Stolzenburger Weg 05 17309 Pasewalk			

21. Rerik-Zweedorf (EDCR)

Kategorie:	Sonderlandeplatz Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	1,6 NM südöstlich Rerik, 1,1 NM Zweedorf			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	54°04,93 N 11°39,30 E		
	b) Höhe:	10 m über NN (30 Fuß)		
Start- und Landebahnen:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	080°/260°	640 m	40 m	Rasen
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Flugzeuge bis zu 2.000 kg höchstzuläss. Abflugmasse, - Hubschrauber, - Ultraleichtflugzeuge, - Motorsegler, Segelflugzeuge (Flugzeugschlepp), - Fallschirmabsprungbetrieb, - Freiballone, Modellflugzeuge. 			
Flugplatzbetreiber:	Fallschirm Sport Club Lübeck e.V. Lübecker Straße 24-28 23611 Bad Schwartau			

22. Bobzin

Kategorie:	Sonderlandeplatz (Ultraleichtflugzeuge) Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	6 km ONO Hagenow			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°29,12' N 11°10,13' E		
	b) Höhe:	50 m über NN (165 Fuß)		
Start- und Landebahn:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	100°/280°	600 m 300 m	40 m 8 m	Gras Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	Ultraleichtflugzeuge			
Flugplatzbetreiber:	Ultraleichtflugclub „Air Holiday“ Hamburg e. V. Hartwicusstr. 6 22087 Hamburg			

23. Mellenthin

Kategorie:	Sonderlandeplatz (Ultraleichtflugzeuge) Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	1,2 km östlich Mellenthin			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°55'03" N 14°02'10" E		
	b) Höhe:	20 m über NN (66 Fuß)		
Start- und Landebahn:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	305°/125°	750 m 300 m x 15m	30 m	Gras Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Ultraleichtflugzeuge, - Personenfallschirme, - Hängegleiter, - Modellflugzeuge. 			
Flugplatzbetreiber:	Usedomer Fliegerclub Vulkanstrasse 15 17489 Greifswald			

24. Neu-Gülze

Kategorie:	Segelfluggelände			
Lage:	1 km östlich Neu Gülze			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°22'54" N 10°48'18" E		
	b) Höhe:	12,5 m über NN (7 Fuß)		
Start- und Landebahn:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	075°/255°	800 m 300 m	50 m 10 m	Gras Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none"> - Segelflugzeuge, - Motorflugzeuge bis 2.000 kg höchstzulässiger Abflugmasse (nur Schleppflugzeug), - Motorsegler, - Luftsportgeräte (Hängegleiter, UL), - Ballone. 			
Flugplatzbetreiber:	Akademische Fliegergruppe Hamburg e.V. Technische Universität Hamburg-Harburg AB Flugzeugsystemtechnik 21129 Hamburg			

25. Roggenhagen

Kategorie:	Sonderlandeplatz (Ultraleichtflugzeuge) Sichtflugbetrieb Tag			
Lage:	0,8 NM NÖ Roggenhagen			
Flugplatzbezugspunkt:	a) Geographische Lage:	53°40,18 N 13°24,01 E		
	b) Höhe:	47 m über NN (154 Fuß)		
Start- und Landebahn:	<u>Richtung</u>	<u>Länge</u>	<u>Breite</u>	<u>Oberfläche</u>
	120°/300°	520 m	30 m	Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	Ultraleichtflugzeuge			
Flugplatzbetreiber:	Roggenhagener Fliegerclub e. V. „Hans Huckebein“ Blumenanger 11 17039 Wulkenzin/Neuendorf			