

Vorhabensanzeige

**Umwidmung der Piste 12/30 Gras in ein Baufeld mit integrierten
Flugbetriebsflächen und der Piste 12/30 Asphalt in einen Rollweg**

Juli 2020

Inhaltsverzeichnis

1. Darstellung des Vorhabens	3
2. Angaben zum Unternehmen.....	4
3. Entwicklung des Flugplatzes	4
4 Ausbaupläne.....	5
4.1 Vorhaben.....	5
4.2 Auswirkungen auf die Betriebsgenehmigung.....	8
4.3 Umwidmung der Querbahn 12/30 Gras und Asphalt.....	8
4.4 Auswirkungen auf den Naturschutz.....	9
4.5 Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet Schönhagen	9
4.6 Verkehrsentwicklung	10
4.7 Lärm	11
4.8 Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet.....	11
4.9. Auswirkungen auf den Luftsport	12
4.10 Maßnahmen außerhalb des Flugplatzes	12
4.11 Konflikte mit benachbarten Flugplätzen.....	13
5. Bedarf.....	13
6. Wirtschaftlichkeit.....	14
7. Kommunikation mit Anwohnern und Naturschutz.....	14

Präambel

Die vorliegende Beschreibung ist eine erste Darstellung des Vorhabens, um daraus die zum Genehmigungsverfahren benötigten Unterlagen abzuleiten. Die beschriebenen Punkte sind dann im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens noch im Details auszuarbeiten.

1. Darstellung des Vorhabens

Die Luftfahrt steht vor gravierenden Veränderungen mit neuen Mobilitäts- und Antriebskonzepten. Zukunftsfähige Antriebskonzepte, z.B. auf der Grundlage synthetischer Kraftstoffe, Wasserstoff, Brennstoffzellen-, Elektro- und Hybridlösungen haben nicht nur Potential herkömmliche Antriebe zu ersetzen, sondern liefern auch Impulse für neue Luftfahrzeugkonzepte, die um solche Antriebe herum mit alternativen Designs konzipiert werden.

Das Land Brandenburg hat sich zu diesen Themen bekannt und möchte im Rahmen seiner wirtschaftlichen Entwicklung entsprechende Schwerpunkte in Forschung, Entwicklung, Erprobung und Produktion setzen. Die Brandenburger Unternehmen und Hochschulen bieten hierzu beste Voraussetzungen. Für die Grundlagenforschung wird sich ein wichtiger Schwerpunkt in der Lausitz rund um die BTU Cottbus bilden, wo ein neues DLR-Institut für synthetische Kraftstoffe entsteht. Gleich welche technische Lösung sich am Ende durchsetzen wird, muss jede Entwicklung irgendwann das Labor verlassen und zu einem marktreifen Produkt entwickelt werden. Für diese Anwendungsforschung- und Entwicklung bedarf es einer geeigneten Flugplatzinfrastruktur, für die der Flugplatz Schönhagen die besten Voraussetzungen bietet.

Im Luftfahrt Technologiepark des Flugplatzes Schönhagen sind bereits seit vielen Jahren mehrere Entwicklungsbetriebe tätig und verschiedene Hochschul- und Forschungspartner betreiben anwendungsorientierte Forschung. Die Technische Hochschule Wildau betreibt mit dem Studiengang Luftfahrttechnik eine Außenstelle am Flugplatz. Deshalb ist es naheliegend, das Zentrum für Emissionsarme Flugantriebe ZeFa als Anwendungs- und Testzentrum am Flugplatz Schönhagen zu etablieren.

Die Partner des 2018 gegründeten Netzwerkes IBEFA (Innovationsbündnis für emissionsarme Flugantriebe) wollen ZeFa mit geeigneten Testeinrichtungen und Angeboten füllen. Daneben haben Entwicklungs- und Produktionsbetriebe die Möglichkeit Büro-, Werkstatt-, Labor- und Hallenflächen anzumieten bzw. gemeinschaftlich zu nutzen.

Ein solches Technologiezentrum ist nur dann sinnvoll, wenn erfolgreiche Unternehmen wachsen und sich am Standort durch eigene Bauvorhaben weiterentwickeln können. Deshalb soll das vorgesehene Baufeld die Möglichkeit bieten, neben ZeFa bis zu acht Gewerbehallen a 2.000 m² bzw. 16 Hallen a 1.000 m² Grundfläche mit Anschluss an die Flugbetriebsflächen zu errichten.

Um Eingriffe in die Natur weitgehend zu vermeiden, soll die Betriebsfläche der Piste 12/30 Gras in ein Baufeld umgewidmet werden.

2. Angaben zum Unternehmen

Der Flugplatz Schönhagen wird als Verkehrslandeplatz von der kommunalen Flugplatzgesellschaft Schönhagen mbH (FGS) betrieben. Gesellschafter sind

- Landkreis Teltow Fläming – 99,54 %
- Stadt Trebbin – 0,46 %

Die FGS wird das Grundstück für ZeFa sowie für weitere Firmenansiedlungen auf Erbbaurechtsbasis anbieten. Die Nutzungssicherung des Flugplatzes und die Zugriffsrechte über die Flugplatzbenutzungsordnung, sind wie bei den bereits vorhandenen Erbbaurechtsgrundstücken, vertraglich gesichert.

Das Grundstück für ZeFA wird an die gemeinnützige Otto Lilienthal Projekt gGmbH-OLP verpachtet. Gesellschafter der OLP werden die Otto Lilienthal Stiftung sowie mindestens ein privater Investor.

Siehe vorläufiges Organigramm im Anhang 1.

3. Entwicklung des Flugplatzes

Die Entwicklung des Flugplatzes Schönhagen begann Ende der 20er Jahre des vorigen Jahrhunderts mit Gleiterflügen auf dem benachbarten, damals noch unbewaldeten Löwendorfer Berg. 1934 wurde dann das heutige Flugplatzgelände in der Ebene erschlossen und bis Kriegsende als Reichssegelschule betrieben. 1952 bekam die Gesellschaft für Sport und Technik den Auftrag, das 1946 auf Beschluss des Alliierten Kontrollrates zerstörte Gelände wieder aufzubauen. Unter Leitung der GST entwickelte sich Schönhagen zum größten Ausbildungsflugplatz der DDR.

Nach der Wende ging der Flugplatz über die Treuhand in den Besitz der heutigen Betreibergesellschaft und erhielt den Status eines Verkehrslandeplatzes. Dabei blieb Schönhagen auch in den Neuen Bundesländern der verkehrsreichste Landeplatz.

Mitte der 90er Jahren wurde eine asphaltierte SLB mit 1.200 m Länge in Richtung 70 bzw. 25 sowie ein Tower mit Vorfeld und Tankanlage im Süden des Platzes angelegt.

1998 entstand die Konzeption, den Flugplatz mit einem Gewerbepark, dem Luftfahrt-Technologiepark, zu verbinden. Hierzu wurde der alte Gebäudebestand saniert und es entstanden zwischen 2001 und 2004 erste Einstell- und Gewerbehallen. Ein 1999 begonnenes Änderungsplanfeststellungsverfahren wurde im September 2005 abgeschlossen. Nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses im Sommer 2006 wurden weitere Ausbaumaßnahmen umgesetzt. Unter anderem wurde die SLB 07/25 auf 1.550 m verlängert. Mit der Planfeststellung wurde ein Bebauungsplan für eine Reihe von Gewerbe- und Einstellhallen mit Anbindung an die Flugbetriebsflächen genehmigt. Inzwischen sind diese Flächen zu 100 % vergeben und durch die Flugplatzgesellschaft selber oder durch Erbbauberechtigte bebaut.

Die Betriebsgenehmigung reicht heute für Flugzeuge bis 14 t MTOM. Seit Herbst 2018 ist der Flugplatz über ein satellitengestütztes Instrumentenan- und abflugverfahren wetterunabhängig erreichbar. In Verbindung mit dem Instrumentenflugbetrieb wurde die FGS vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung-BAF als AFIS (Aeronautical Flight Information Service) zertifiziert und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als Flugsicherungsdienstleister beauftragt. Für Flüge aus dem Non-Schengen-Raum bietet der Flugplatz Grenz- und Zollabfertigung an.

Durch die Schließung des Flughafens Tempelhof und den Ausbau des Flughafens Schönefeld ist die Kleinluftfahrt von dort verdrängt worden. Der Flugplatz Schönhagen hat damit eine wichtige Ergänzungsfunktion zum neuen Großflughafen BER übernommen. Er ist heute, gemessen an der Anzahl der Flugbewegungen und dem Umfang des luftfahrtaffinen Gewerbes, der bedeutendste Verkehrslandeplatz in den neuen Bundesländern und ist in seiner Kategorie einer der größten Flugplätze in Deutschland.

4 Ausbaupläne

4.1 Vorhaben

Bild 1 zeigt eine Übersicht des Ausbauvorhabens. Ein größerer Plan befindet sich in der Anlage. Um eine neue Baufläche zu gewinnen, soll die Betriebsfläche der Piste 12/30 Gras inkl. Streifen in eine Baufläche umgewidmet werden. Die 18 m breite Piste 12/30 Asphalt soll in einen 10,50 m breiten Rollweg umgewandelt werden. Unter Berücksichtigung der notwendigen Sicherheitsabstände von 16,50 m zur Rollwegmittellinie und eine Abstandsfläche von 3 m zwischen Gebäude und Grundstücksgrenze könnten auf dem Baufeld Gebäude von ca. 65 m Breite errichtet werden, die durch eine ca. 5 m breite Straße verbunden sind.



Die Baufläche soll im Nordwesten (rechts in Bild 1) mit einem zentralen Besucherparkplatz beginnen. Der Besucherparkplatz wird über eine Zufahrtstraße erschlossen, die von der Haupteinfahrstraße des Flugplatzes gegenüber Halle O abzweigt und hinter Halle M herum, parallel zum Rollweg von Halle M nach Norden zum Besucherparkplatz führt. Die Vorfeldflächen und Rollwege vor Halle I und M waren bereits in der Vergangenheit so verkleinert worden, dass sich durch die Zufahrtstraße, gegenüber der Änderungsplanfeststellung keine zusätzliche Versiegelungsfläche ergibt. Sollte diese Straße dennoch, wider Erwarten, aus Naturschutzgründen nicht genehmigungsfähig sein, gäbe es alternativ die Möglichkeit, die Zufahrt nördlich der Halle I anzulegen und dann dort mit einer Ampel- bzw. Schrankenlösung über den Rollweg zu führen. Hinsichtlich Betriebssicherheit und Luftsicherheit wäre diese Variante jedoch ungünstiger.



Bild 1: Ausbauvorhaben

Der Rollweg vor Halle M wurde bereits so nach innen versetzt geplant, dass ein Sicherheitsabstand von 16,50 m von der Rollwegmittellinie zur Straße gewährleistet wäre. (Bild 2).

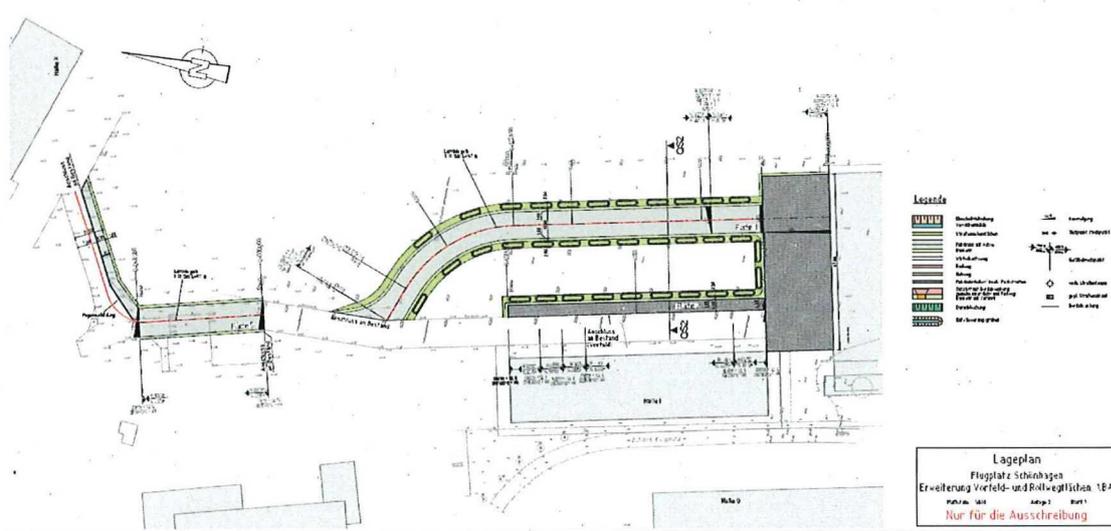


Bild 2: Rollweg Halle M

Unterhalb (südöstlich) des Besucherparkplatzes liegen zwei Bauabschnitte der Gebäude ZeFa I und II, die jeweils aus ca. 2.000 m² Hallenfläche (65 x 30,50 m²) und ca. 1.000 m² Büro-, Labor- und Werkstattfläche bestehen, mit einem dazwischen liegenden Vorfeld von voraussichtlich 50 m Tiefe.

Weiter südöstlich erstreckt sich der Rest des Baufeldes und bietet Platz für mehrere Firmenansiedlungen. Je nach individueller Tiefe der Gewerbehallen wären z.B. acht Hallen a 2.000 m² möglich, die auch als Doppelhallen, also 2 x 1.000 m² ausgeführt werden könnten. Die Breite der Hallen ist mit 65 m vorgegeben. Die Standardtiefe soll bei 30,7 m liegen, kann jedoch je nach individuellem Bedarf variieren. Jede Gewerbeeinheit soll eine Quartierlösung sein, die jeweils aus einer Gewerbehalle, einem 35 m breitem Vorfeld, einer Stellfläche für PKW, Fahrräder, Motorräder und einer Grünfläche besteht. Die Vorfelder sind jeweils mit der als Rollweg umgewidmeten, ehemaligen Piste 12/30 Asphalt verbunden.

Bei der Bestandsbebauung aus dem Planfeststellungsverfahren haben die einzelnen Hallen keine eigenen Vorfelder, sondern sind durch eine gemeinsame Betriebsfläche verbunden, die zum Teil als Rollweg, zum Teil als Vorfeld gestaltet ist. Bei dem Ausbaurvorhaben

hat jedes Objekt sein eigenes Vorfeld, das als Teil des Werksgeländes genutzt werden kann und dem öffentlichen Luftverkehr nicht zugänglich ist. Bei Bedarf können die Vorfelder auch mit einem Zaun- und Sichtschutz versehen werden.

4.2 Auswirkungen auf die Betriebsgenehmigung

Das geplante Vorhaben erfordert keine Änderung der Betriebsgenehmigung, abgesehen von der Umwidmung der Pisten 12/30 Asphalt und Gras. Sollten künftige Technologieentwicklungen zu neuen Luftfahrzeugklassen führen, wäre eine Aufnahme in die Betriebsgenehmigung gesondert zu beantragen.

4.3 Umwidmung der Querbahn 12/30 Gras und Asphalt

Die frühere Piste 12/30 Gras wurde gemäß Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom September 2005 als Start- und Landebahn versiegelt und durch eine parallele Graspiste ergänzt. Beide Pisten dürfen nur durch Flugzeuge bis 2.000 kg MTOM genutzt werden. Die Startrichtung 30 ist nicht zugelassen. Die Landerichtung 12 darf nur genutzt werden, wenn es meteorologisch oder betriebsbedingt unvermeidbar ist. Ferner dürfen nur 2 % der jährlichen Flugbewegungen über diese Pisten abgewickelt werden.

Als das Änderungsplanfeststellungsverfahren 1998 begonnen wurde, waren am Flugplatz Schönhagen noch zahlreiche Spornradflugzeuge, zum Teil aus der Zeit vor dem Mauerfall stationiert. Da Spornradflugzeuge sehr seitenwindempfindlich sind, sollte die Querbahn mit nordwestlicher Ausrichtung erhalten bleiben. Diese Überlegungen gelten heute nicht mehr. Am Flugplatz Bienenfarm hat sich inzwischen ein Brandenburger Zentrum für Oldtimerflugzeuge entwickelt, während am Flugplatz Schönhagen durch verschiedene Firmenansiedlungen im Luftfahrt-Technologiepark und den Instrumentenflugbetrieb heute überwiegend Geschäftsreiseverkehr, Arbeitsluftfahrt, Flugausbildung sowie Forschung und Entwicklung zu Hause sind. Spornradflugzeuge landen in Schönhagen nur noch in wenigen Ausnahmefällen.

2019 lag die Nutzung beider Pisten 12/30 bei unter 150 Flugbewegungen. Bei den Nutzern handelte es sich fast ausschließlich um Segel-, Ultraleicht- und Motorflugzeuge, die in den nördlichen Hallen untergebracht sind. Die Piste wurde dann primär genutzt, um die Rollwege von und zu diesen Hallen abzukürzen, also nicht aus Sicherheitsgründen.

Durch den im Oktober 2018 aufgenommenen Instrumentenflugbetrieb ist der Verkehr insgesamt komplexer geworden, was die Nutzung der Querpisten weiter eingeschränkt hat. Die Pisten 12/30 dürfen nur mit Zustimmung der Flugleitung genutzt werden. Diese Zustimmung muss immer häufiger verweigert werden. Neben dem Verkehr in der Motor-

flugplatzrunde, der UL-Platzrunde, der Segelflugplatzrunden und auf den Sichtflugstrecken für Hubschrauber sind jetzt auch Instrumentenanflüge auf die Piste 25, zum Teil mit einem Circling Approach auf die Piste 07 zu berücksichtigen.

Bei einer Stilllegung sind deshalb unter den aktuellen Betriebsbedingungen keine Sicherheitsrisiken zu erwarten, sondern eher eine Vereinfachung der Betriebsabläufe was grundsätzlich zu einer Sicherheitsverbesserung führen würde.

Auch wirtschaftlich ist der Betrieb von zwei Pisten für diese geringe Anzahl an Flugbewegungen heute nicht mehr zu rechtfertigen.

4.4 Auswirkungen auf den Naturschutz

Das Ausbauvorhaben beschränkt sich auf die aktuellen Flugbetriebsflächen inkl. des Streifens. Die aus der Planfeststellung als Ausgleichsmaßnahme A1 gewidmete Fläche wird nicht in den Ausbau einbezogen und bleibt in der aktuellen Form erhalten.

Die Straße wird zu den Betriebsflächen hin und zur Ausgleichsmaßnahme A 1 eingezäunt. Bei Bedarf wäre auch ein Sichtschutz möglich.

Durch den zentralen Besucherparkplatz wird ein reger Straßenverkehr entlang der Ausgleichsfläche A 1 weitgehend verhindert. Zur Verbindung der einzelnen Bauflächen ist ein E-Shuttle geplant.

Die unbefestigte Graslandebahn 12/30 besteht aus Sandtrockenrasen, der durch Umwidmung und Ausbau teilweise versiegelt wird. Die erforderlichen naturschutzrechtlichen Verfahren wären zu führen.

Sandtrockenrasen zeichnet sich im Allgemeinen durch eine hohe Artenvielfalt aus. Im Vorliegenden Fall ist allerdings zu berücksichtigen,

- dass es bereits mit dem Änderungsplanfeststellungsbeschluss eine fachplanerische Entscheidung zur Nutzung dieser Fläche als Betriebsfläche gibt
- dass der Rasen zur Erfüllung seiner betrieblichen Bestimmung ständig gemäht und sehr kurzgehalten wird
- dass die Fläche bereits heute ständig durch rollende sowie startende und landende Luftfahrzeuge sowie durch Betriebsfahrzeuge genutzt wird.

4.5 Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet Schönhagen

Für die Tiefbrunnen im Ortsteil Schönhagen soll auf der Grundlage eines Hydrogeologischen Fachgutachtens eine Neuabgrenzung des Wasserschutzgebietes erfolgen, das einen Teil des Flugplatzgrundstückes im Südwesten einschließt. Da angeschnittene Flurstücke

immer als Ganzes Teil des Wasserschutzgebietes werden, wurde mit der Unteren Wasserbehörde Teltow Fläming eine Teilung des Flugplatzgrundstückes verabredet. D.h. für den vom Wasserschutzgebiet betroffenen Teil des Flugplatzgrundstückes soll ein eigenes Flurstück gebildet werden. Dies wird derzeit mittels einer Sonderung vorbereitet. Der vom geplanten Ausbau betroffene Teil des Flugplatzgrundstückes wäre dann nicht vom Wasserschutzgebiet betroffen.

4.6 Verkehrsentwicklung

Der Flugplatz Schönhagen ist der am stärksten frequentierte Verkehrslandeplatz im Land Brandenburg. Bild 3 zeigt die Entwicklung der Flugbewegungen seit der Jahrtausendwende. Nach ersten Hallenbauten kurz nach der Jahrtausendwende wurde der wesentliche Ausbau mit zahlreichen Einstell- und Gewerbehallen nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 2006 begonnen. Der Durchschnitt der letzten 13 Jahren liegt bei 44.862 Flugbewegungen. Bild 3 zeigt, dass sich die Flugbewegungen um diesen Wert herum seit 2007 stabilisiert haben, mit jährlich normalen Schwankungen noch oben oder unten. Seitdem hat sich die Zahl der angesiedelten Unternehmen und Vereine von 12 auf 41 erhöht, die Zahl der stationierten Flugzeuge von 33 auf 181. Es sind sieben Einstellhallen mit 12.000 m² Nutzfläche, und 13 Gewerbehallen mit 13.200 m², sowie ein 4.000 m² Bürogebäude entstanden. Die Hallen sind zu 100 %, das Bürogebäude zu 91 % ausgelastet.

Im Oktober 2018 ist der Instrumentenflugbetrieb hinzugekommen.

Bild 3 zeigt, dass diese Entwicklung nicht zwangsläufig zu mehr Flugbewegungen geführt hat. Vor dem Ausbau waren rund 1/3 der Flugbewegungen auf eine einzige Flugschule zurück zu führen. Heute sind die Flugbewegungen auf viele Nutzer breit verteilt und der Verkehr ist komplexer geworden. Dadurch können Ausbildungsplatzrunden der ansässigen Flugschulen nicht mehr in dem Umfang geflogen werden, wie es noch vor 15 Jahren der Fall war. Bei hohem Verkehrsaufkommen verlagern die Flugschulen ihre Platzrunden heute auch gerne auf die südlich gelegenen Flugplätze Oehna und Reinsdorf. D.h. es gibt eine Verlagerung von Teilen des Platzrundenverkehrs zu mehr Einzelflügen im Geschäftsreiseverkehr, der Arbeitsluftfahrt oder im privaten Individualverkehr. Diese Verlagerung wird sich auch durch neue Ansiedlungen weiter fortsetzen.

Die Untersuchungen im Planfeststellungsverfahren waren von 76.000 Flugbewegungen ausgegangen. Der Flugplatz Schönhagen selber hatte jedoch ca. 60.000 Flugbewegungen immer als realistische, obere Grenze angesehen.

Auch das Ausbauvorhaben lässt keine Überschreitung der prognostizierten Flugbewegungen aus der Planfeststellung erwarten.

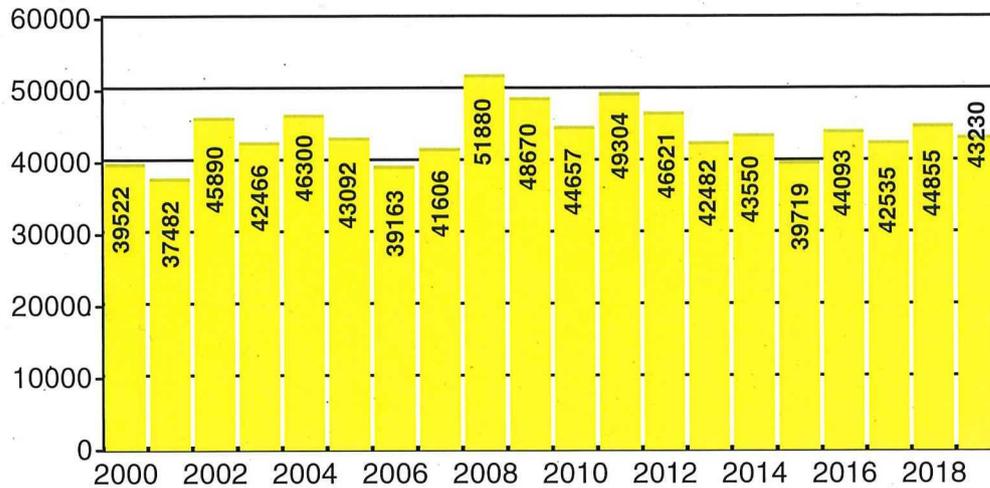


Bild 3: Verkehrsentwicklung 2000 bis 2019

4.7 Lärm

Die letzte Lärmprognose wurde unter Berücksichtigung des Instrumentenflugbetriebes am 27.01.2010 erstellt. Da die damals zugrundeliegende Verkehrsprognose durch das Ausbauvorhaben nicht überschritten wird, ist keine Verschlechterung zu erwarten. Die Anwohner der Ortsteile Schönhagen und Ahrensdorf würden im Gegenteil durch die Schließung der Pisten 12/30 entlastet werden. Die Befestigung der Piste 12/30 war während des Planfeststellungsverfahrens stets umstritten und Schwerpunkt aller Einwendungen. Insbesondere wurde von den Anwohnern befürchtet, dass die Nutzung der Piste in Zukunft ausgedehnt werden könnte. Durch die Betriebsbeschränkungen konnten die Lärmauswirkungen zwar geringgehalten werden, die endgültige Stilllegung kommt jedoch den Anwohnerinteressen entgegen.

Bodenlärm wird durch rollende Luftfahrzeuge auf der Piste 12/30 zwar weiter vorhanden sein, durch die Gebäude im neuen Bauabschnitt aber zunehmend abgeschirmt zum Ortsteil Schönhagen und zur Ausgleichsmaßnahme A 1 abgeschirmt.

Zukünftige Antriebstechnologien mit einer zunehmenden Elektrifizierung führen zu leiseren Luftfahrzeugen. Da diese Themen Schwerpunkt des neuen Technologiezentrums sind, wird auch das Flugplatz Schönhagen mit seinem Umfeld zu den ersten Flugplätzen gehören, die von dieser Entwicklung profitieren.

4.8 Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet

Neben der Querbahn 12/30 waren die Auswirkungen des Flugverkehrs auf das Vogel-

schutzgebiet SPA Nuthe Nieplitz im Westen bis Nordwesten des Flugplatzes immer ein Hauptstreitpunkt mit den Naturschutzverbänden.

Hier konnten im Laufe der Jahre durch Betriebsbeschränkungen, neue An- und Abflugverfahren, ein Monitoringsystem, eine Neugestaltung des ABA und der Sichtenflugkarte kontinuierlich Verbesserungen erreicht werden. Anflüge auf die Piste 12 müssen jedoch zwangsläufig sehr nahe an dem SPA vorbeigeführt werden. Die Stilllegung dieser Piste führt daher zu einer weiteren Entlastung des Schutzgebietes. In Schönhagen ist es im Laufe der Jahre sehr gut gelungen einen der aktivsten Verkehrslandeplätze Deutschlands erfolgreich und ohne schädigende Auswirkungen sowohl in einem Landschaftsschutzgebiet als auch am Rande eines Vogelschutzgebietes zu entwickeln.

Das Schwerpunktthema des Ausbauvorhabens passt deshalb auch hervorragend zu dieser Entwicklung.

4.9. Auswirkungen auf den Luftsport

Im Süden des Flugplatzes befindet sich ein Segelfluggelände. Die Segelflugzeuge werden mit Betriebsaufnahme von einer Halle im Norden zum Segelfluggelände geschleppt. Zum Betriebsschluss landen sie häufig auf der Piste 30 Gras. Nach Schließung der Piste wird das nicht mehr möglich sein. D.h. die Segelflugzeuge müssen nach Betriebsschluss zu ihrer Halle im Norden zurückgeschleppt werden. Dies stellt aber nur eine kleine Erschwernis dar. Die Segelflugzeuge müssen bereits heute zum Betriebsbeginn die gleiche Strecke geschleppt werden.

4.10 Maßnahmen außerhalb des Flugplatzes

Maßnahmen außerhalb des Flugplatzes, wie z.B. zur Hindernisbereinigung sind nicht erforderlich.

Es laufen Verhandlungen, regenerative Energie in einer Größenordnung von ca. 10 MWh in Flugplatznähe bereit zu stellen, um den Flugplatz selber zu 100 % mit regenerativer Energie zu versorgen und die notwendige Energie zur Wasserstoffsynthese und begrenzten PtL Produktion bereit zustellen. Diese Initiativen sind im Sinne des Vorhabens, werden jedoch gegebenenfalls vollkommen unabhängig von Flugplatzgelände auf geeigneten Flächen genehmigt und umgesetzt.

4.11 Konflikte mit benachbarten Flugplätzen

Konflikte zu benachbarten Flugplätzen entstehen nicht. Es gibt im Gegenteil Pläne, Flugplätze wie Strausberg, Neuhardenberg und Cochstedt in Sachsen Anhalt durch geeignete Teststrecken über unbewohntem Gebiet und die notwendige Energieversorgung mit künftigen Energieträgern, wie Wasserstoff und PtL einzubinden.

Auch die nahe liegenden Plätze wie Reinsdorf und Oehner profitieren durch die bereits beschriebene, zunehmende Verlagerung von Platzrundenverkehr auf diese Flugplätze.

5. Bedarf

Das Projekt passt sowohl in die Entwicklungsstrategie des Landes Brandenburg als auch der Bundesregierung. Im aktuellen Koalitionsvertrag der Landesregierung heisst es auf S. 62

Die Luftfahrtbranche ist ein wichtiger Arbeitgeber der Hauptstadtregion. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Brandenburg zu erhalten, wird die Entwicklung und Produktion emissionsarmer Flugzeugantriebe benötigt. Deshalb gilt es den Innovationsvorsprung, den sich regionale Unternehmen auf diesem Gebiet erarbeitet haben, zu sichern. Daher wird die Koalition Projekte rund um das Thema emissionsarmes Fliegen weiter unterstützen und fördern.

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung heisst es:

Den Umwelt- und Nachhaltigkeitsbezug des Luftfahrtforschungsprogramms (LUFO) wollen wir weiter ausbauen und mehr finanzielle Mittel zur Verbesserung der Erforschung und Erprobung alternativer Treibstoffe im Luftverkehr bereitstellen, dazu gehört auch die Ausstattung von Flughäfen mit Landstrom. Für den Luftverkehr wollen wir die Forschung und Entwicklung zur Herstellung und Nutzung von alternativen, strombasierten Kraftstoffen vorantreiben und fördern.

Der Einsatz strombasierter Kraftstoffe ist ein Thema des Technologiezentrums.

Im Corona Konjunkturpaket der Bundesregierung vom 3. Juni 2020 heisst es unter „Teil B Zukunftspaket“:

Darüber hinaus fördern wir den direkten Einsatz von grünem Wasserstoff in Flugzeugantrieben ebenso wie die Entwicklung von Konzepten für „hybridelektrisches Fliegen“ (Kombination von Wasserstoff/ Brennstoffzellen/ Batterietechnologie). {Finanzbedarf: 7 Mrd. Euro}

Die Strategie der Europäischen Kommission gibt in Flightpath 2050 die entsprechenden Ziele schon seit einigen Jahren vor. Voraussichtlich im September wird unter dem Titel „**Green airports and ports as hubs for sustainable and smart mobility**“ ein erstes Förderprogramm gestartet, dass sich inhaltlich hervorragend mit den Zielen des vorliegenden Projektes deckt.

Bereits heute sind mehrere Firmen in Schönhagen angesiedelt, die Projekte zum Thema Emissionsarmes Fliegen entwickeln.

Die Technische Hochschule Wildau betreibt mit dem Fachbereich Luftfahrttechnik seit 2017 eine Außenstellen am Flugplatz Schönhagen. 2020 wurde der Forschungsschwerpunkt „Airport of the Future“ gegründet.

Die Freie Universität hat seit vielen Jahren ein Flugzeug zur Klimaforschung in Schönhagen stationiert. Das DLR nutzt den Flugplatz für Meßkampagnen.

Mit dem easc e.V. wurde 2008 am Flugplatz Schönhagen ein gemeinnütziger Forschungsverein gegründet, der seitdem eine Reihe von Forschungsvorhaben im Bereich der Luftsicherheit mit internationalen Partner durchgeführt hat.

Der Flugplatz Schönhagen selber ist seit vielen Jahren als Konsortialpartner oder beratend an verschiedenen Forschungsvorhaben weiterer, auch überregionaler Hochschulen beteiligt und bestreitet daraus einen Teil seiner Erlöse.

Neben den in IBEFA organisierten Partnern haben sich nach Bekanntwerden des Projektes bereits mehrere Unternehmen gemeldet, die Interesse haben, sich in ZeFa anzusiedeln.

6. Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit des Projektes wird in den entsprechenden Förderanträgen nachgewiesen.

Investition und Betrieb erfolgen über separate Gesellschaften. Die Flugplatzgesellschaft wird das Grundstück auf Erbpachtbasis bereitstellen und erzielt dadurch zusätzliche Erlöse.

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Flugplatzgesellschaft zur Aufrechterhaltung der Betriebspflicht nach § 45 LuftVZO wird deshalb durch das Vorhaben nicht negativ beeinflusst.

7. Kommunikation mit Anwohnern und Naturschutz

Das Projekt wurde bereits im Anwohnerbeirat, dem Ortsbeirat und der Bürgerinitiative Schönhagen vorgestellt. Besonders die Bürgerinitiative war gegen die Planfeststellung und den Instrumentenflugbetrieb massiv vorgegangen.

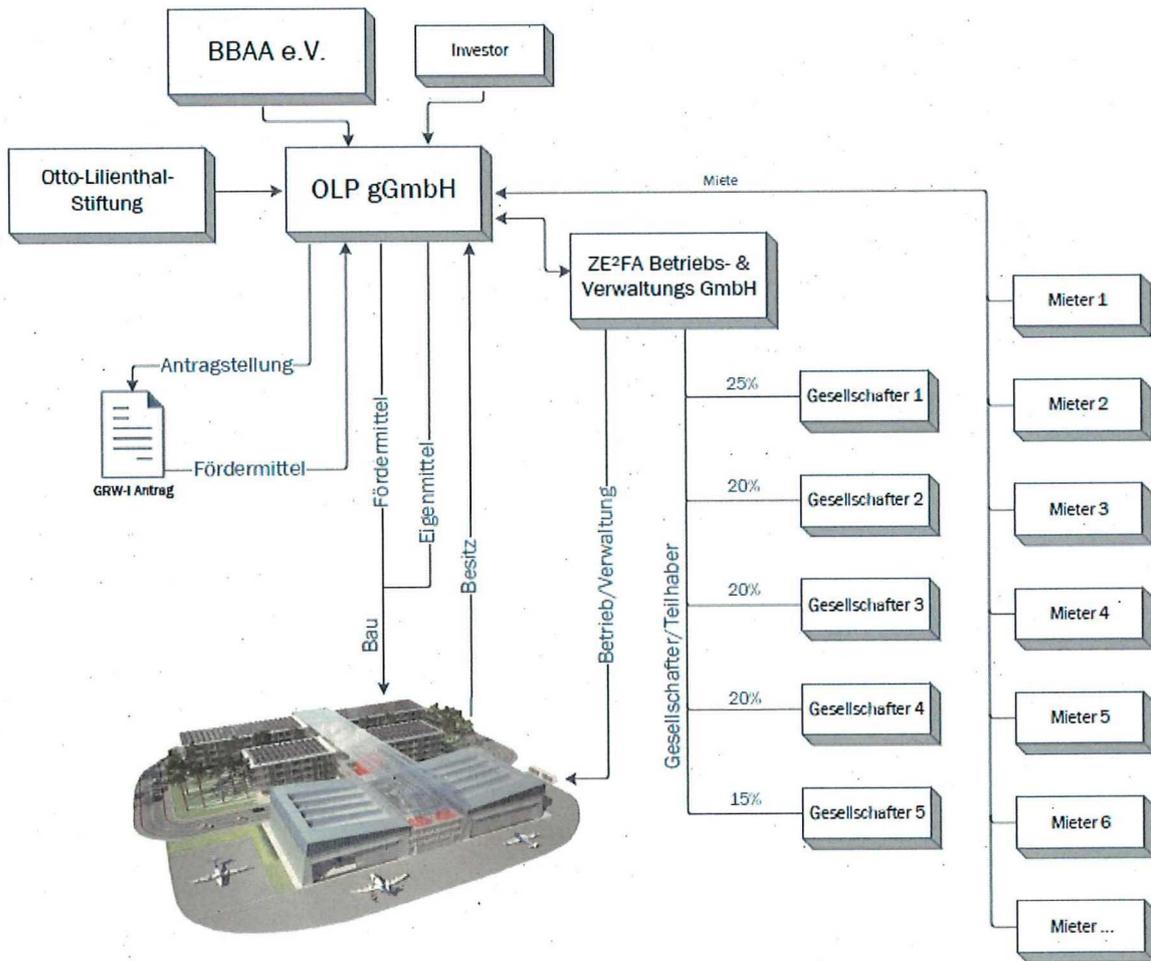
Gegen das vorliegende Projekt gab es bei diesen Vorstellungen keine Widerstände. Das Thema des Technologiezentrums wurde im Gegenteil ausdrücklich begrüßt. Der Vorsitzende der Bürgerinitiative Norbert Wagner sah keine Konflikte, solange der Flugplatz dieses Projekt im Innenbereich des Flugplatzgeländes ansiedelt, wie es jetzt geplant ist.

Der Ausschuss für Wirtschaft und der Ausschuss für Regionalentwicklung des Kreistages Teltow Fläming haben in einer Abstimmung vom 19.02.2020 dem Projekt mit einer Enthaltung einstimmig zugestimmt.

Schönhagen, Juni 2020

Dr.-Ing. Klaus-Jürgen Schwahn
Flugplatzgesellschaft Schönhagen mbH

Anhang A 1 Organigramm



Anhang 2 Bebauungsplan in A 2