

Antrag auf Genehmigung von IFR-Betrieb

Begründung und Beschreibung des Vorhabens

Strausberger Flugplatz GmbH
c/o Stadtwerke Strausberg GmbH
Kastanienallee 38, 15344 Strausberg



12.05.2016

Inhaltsverzeichnis

1.	Antragstellerin.....	4
2.	Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit	4
3.	Entwicklung des Flugplatzes Strausberg	4
4.	Luftrechtliche Genehmigungen.....	5
5.	Zugelassene Luftfahrzeuge, Betriebszeiten	6
6.	Tonnageerhöhung	6
7.	Bedarf, Übergeordnete Untersuchungen	7
7.1.	Planbarkeit von Flügen, insbesondere im Geschäftsreiseverkehr	7
7.2.	Erhalt und Ausbau von Arbeitsplätzen	8
7.3.	Entlastung umliegender Gebiete um den Flugplatz.....	10
7.4.	Vorgaben der Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg	10
7.5.	Übergeordnete Untersuchungen.....	11
8.	Vereinbarkeit mit den Belangen benachbarter Flugplätze	12
9.	Vereinbarkeit mit dem Luftsport	14
10.	Anbindung an die Luftraumstruktur	14
11.	Verkehrsprognose	16
12.	Vereinbarkeit mit Umwelt- und Naturschutzrechtlichen Belangen	17
13.	Fluglärmuntersuchung.....	19
14.	Eignung des Geländes, Hindernissituation, Flugplatztechnik.....	20
14.1.	Bauschutzbereich.....	20
14.2.	Hindernisfreiheit	21
14.3.	Flugplatzbezugscode	22
14.4.	RESA (Runway End Safety Area).....	23
14.5.	Rollwege	23
14.6.	Technische Ausrüstung.....	23
15.	Feuerlösch- und Rettungswesen	24
16.	Safety Management System/ Flugplatzhandbuch/ CNS-Provider/ Datenübermittlung	25

17.	Abkürzungsverzeichnis	26
18.	Literaturverzeichnis.....	28
19.	Verzeichnis der Anlagen zum Antrag auf IFR-Flugbetrieb.....	29

1. Antragstellerin

Antragstellerin ist die
Strausberger Flugplatz GmbH c/o Stadtwerke Strausberg GmbH
Kastanienallee 38
15344 Strausberg

Vertretungsberechtigter Geschäftsführer ist Herr Dipl. Ing. Andreas Gagel. Die Strausberger Flugplatz GmbH ist eine 100%ige Tochter der Strausberger Eisenbahn GmbH, welche sich wiederum zu 100% im Eigentum der Stadt Strausberg befindet.

2. Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit

Eine Kostenübernahmeerklärung für das Verfahren wurde durch die Strausberger Flugplatz GmbH bereits mit Datum vom 20.07.2012 vorgelegt. Die Durchführung des bereits planfestgestellten Ausbaus der Start-/Landebahn ist im Zusammenhang mit der Einführung von IFR-Flugbetrieb noch nicht vorgesehen.

Die im Unternehmensverbund der Stadtwerke Strausberg GmbH (SSG) befindliche Strausberger Flugplatz GmbH (SFG) weist eine Bilanzsumme per 31.12.2014 von rd. 3.400 T€ und eine Eigenkapitalquote von 89% auf. Notwendige Betriebskosten- und Investitionszuschüsse erhält die SFG über die Strausberger Eisenbahn GmbH (STE). Im Wirtschaftsplan 2016 sind dafür 450 T€ eingestellt. Die finanzielle Ausstattung der SFG für die Umsetzung des beantragten Instrumentenflugbetriebes ist somit gegeben.

3. Entwicklung des Flugplatzes Strausberg

Im Jahre 1990 wurde der Flugplatz Strausberg von der Bundeswehr übernommen. Die militärische Nutzung wurde jedoch am 09.01.1992 eingestellt, und der Flugplatz wurde von der Stadt Strausberg übernommen.

Seitdem wird der Flugplatz Strausberg zivil als Verkehrslandeplatz genutzt und hat sich zu einem Dienstleistungszentrum der Allgemeinen Luftfahrt entwickelt. 1999 wurde eine Abstellhalle und 2000 eine Tankstelle für Flugzeuge errichtet. 2001 wurde ein neues

Towergebäude in Betrieb genommen. 2002 wurde die Start- und Landebahn-Befeuerung erneuert.

Im Jahre 2008 wurde der Ausbau des Flugplatzes Strausberg mit Verlängerung der Start- und Landebahn, der Anpassung der Rollwege sowie der Ausweisung von Baufeldern zur Errichtung luftfahrttaffinen Gewerbes planfestgestellt. Im Rahmen dieser planfestgestellten Anlagen wurde inzwischen als erste Maßnahme auf dem Baufeld 3 ein Rundhangar errichtet.

Der Flugplatz Strausberg hat inzwischen mit über 46.000 Flugbewegungen im Jahre 2014 eine wesentliche Entlastungsfunktion im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt für die Berliner Flughäfen übernommen, die mit Inbetriebnahme des zukünftigen Single-Airports Berlin-Brandenburg noch an Bedeutung zunehmen wird.

4. Luftrechtliche Genehmigungen

Für den Flugplatz Strausberg wurden nach 1990 folgende luftrechtliche Genehmigungen erteilt:

- 30.06.1992: Genehmigung als Landeplatz des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplatz) für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln auf dem Gelände des ehemaligen militärischen Flugplatzes Strausberg.
- 28.01.1999: Bestätigung des bestehenden Baubeschränkungsbereichs der Klasse B in der Form und den Abmessungen entsprechend der Anordnung über Baubeschränkungsbereiche in der Umgebung von Flugplätzen von 1971 (Gesetzblatt der DDR, Sonderdruck Nr. 699).
- 29.01.1999: Erweiterung der zugelassenen Luftfahrzeugarten um Luftschiffe und Flugzeuge bis 8 t MTOM sowie Zulassung der Segelflugbetriebsfläche für Motorflugzeuge bis 2 t MTOM und für die Startart Flugzeugschlepp.
- 26.04.2001: Änderung der Flugplatzgrenzen und Erweiterung des Rollbahnsystems um die Grasrollbahn; Entwidmung der Gras-Start- und Landebahn 17/35; Anpassung des Baubeschränkungsbereichs Klasse B an das geänderte Start- und Landebahnsystem.
- 31.08.2007: Halterschaftswechsel.

5. Zugelassene Luftfahrzeuge, Betriebszeiten

Auf dem Verkehrslandeplatz Strausberg sind zurzeit die folgenden Luftfahrzeuge zugelassen:

- Flugzeuge bis 8 t höchstzulässiger Startmasse (MTOM)
- Hubschrauber (Drehflügler) ohne Gewichtsbeschränkung
- selbststartende Motorsegler
- Segelflugzeuge im Winden- und Flugzeugschleppstart
- Ultraleichtflugzeuge
- Ballone
- Luftschiffe

Die Betriebszeiten im Sommer betragen 06:00 – 18:00 / SS+30 Uhr UTC (andere Zeiten PPR) und im Winter 07:00 – SS+30 Uhr UTC (andere Zeiten ebenfalls PPR). Eine Änderung der Betriebszeiten ist im Rahmen dieses Antrages nicht vorgesehen.

6. Tonnageerhöhung

Der Verkehrslandeplatz Strausberg ist derzeit für Flugzeuge bis zu 8 t MTOM zugelassen. Diese Festlegung basierte auf der Überlegung, dass auf der vorhandenen Bahnlänge von 1.200 m Flugzeuge mit einem größeren Startgewicht nicht oder nur mit erheblichen Einschränkungen operieren können. In der jüngeren Vergangenheit wurden jedoch neuere Flugzeugmuster mit einem MTOM von mehr als 8 und bis 14 t entwickelt, die auf der bestehenden – und im Rahmen dieses Verfahrens nicht veränderten – Bahnlänge von 1.200 m unter Berücksichtigung aller betrieblichen Vorschriften wirtschaftlich betrieben werden können. Hierzu zählt z.B. das Flugzeugmuster Cessna Citation Sovereign+ mit einer MTOM von knapp unter 14 t. Das „Luftfahrttechnische Eignungsgutachten“ der Fa. AOM GmbH vom Mai 2016 (Anlage 2a) kommt zu dem Ergebnis, dass der Flugplatz auf der Basis der standardisierten Vorgaben des ICAO Annex 14 und der deutschen Richtlinien anhand der festgelegten „Auslegungsflugzeuge“ in den Bezugscode 2B einzustufen ist. Ergänzend zu diesem AOM-Gutachten wurde der tatsächlich mögliche Betrieb dieser maßgeblichen Flugzeuge anhand der einschlägigen flugbetrieblichen Vorschriften untersucht. In der Anlage 2c (Flugbetriebliche Berechnungen für den Verkehrslandeplatz Strausberg von J. Mihlan, 02.05.2016) wird nachgewiesen, dass die

Heraufsetzung auf 14 to auch bei der bestehenden – noch nicht verlängerten - Start-/Landebahnlänge von 1.200 m flugbetrieblich sinnvoll ist.

Die Begrenzung für den gewerblichen Einsatz von Luftfahrzeugen an einem Flugplatz in Verbindung mit einer RMZ liegt bei 14 t MTOM. Zur Sicherung der Funktion des Verkehrslandeplatzes Strausberg wird daher im Hinblick auf die zwischenzeitliche Entwicklung neuerer Flugzeugmuster und unter den für die RMZ geltenden Begrenzungen beantragt, die Zulassung auf Luftfahrzeuge bis 14 t MTOM zu erweitern. Dieses und ähnliche Flugzeugmuster bis 14 t MTOM sind im Schalltechnischen Fluglärmgutachten der Fa. AVIA Consult (Anlage 3) in den entsprechenden Luftfahrzeuggruppen (hier P 2.1, Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t..... bzw. S 5.1, Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse von 50.000 kg...) enthalten. Eine Unterscheidung in Flugzeuge dieser beiden Klassen bzgl. eines MTOM unterhalb oder oberhalb von 8 t erfolgt in schalltechnischer Sicht aufgrund der vorgegebenen Luftfahrzeugklassen nicht.

7. Bedarf, Übergeordnete Untersuchungen

Der Bedarf für die Einführung des Instrumentenfluges ist aus mehreren Gründen gegeben:

- Planbarkeit von Flügen, insbesondere im Geschäftsreiseverkehr
- Erhalt und Ausbau von Arbeitsplätzen
- Entlastung umliegender Gebiete
- Vorgaben der Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg /4/
- Übergeordnete Untersuchungen.

7.1. Planbarkeit von Flügen, insbesondere im Geschäftsreiseverkehr

Die Hauptstadtregion kann derzeit nur über die beiden Verkehrsflughäfen Schönefeld und Tegel unter Instrumentenflugbedingungen angeflogen werden. Bis 2008 hatte der Flughafen Tempelhof diese Funktion für die Allgemeine Luftfahrt übernommen. Zurzeit wird in der Regel der Flughafen Schönefeld als IFR-Flughafen angeflogen, wobei die Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt den Betriebsablauf dort eher beeinträchtigen. Dies ist begründet aus der Tatsache, dass zwischen den anfliegenden Verkehrs-

flugzeugen und den langsam fliegenden Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt größere Abstände eingehalten werden müssen. Dies macht sich zurzeit auch am Flughafen Tegel bemerkbar. Durch die überproportionale Nutzung des Flughafens Tegel sind Anflüge von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt dort kaum noch möglich. Der gleiche Effekt wird mit der Eröffnung des zukünftigen Flughafens Berlin-Brandenburg und der damit verbundenen Schließung des Flughafens Tegel eintreten. Veranstaltungsgroßereignisse wie z.B. das Finale der Championsleague 2015 verstärken diesen Effekt.

Mit der Einführung von IFR-Flugverfahren wird die Erreichbarkeit des Großraumes Berlin, des Landkreises Märkisch-Oderland sowie des Verkehrslandeplatzes Strausberg unabhängiger von den herrschenden Wetterbedingungen. Flüge von und zum Verkehrslandeplatz Strausberg werden damit planbarer und sicherer gestaltet.

Flugunfälle bei schlechtem Wetter gehören zu den häufigen Unfallursachen der Allgemeinen Luftfahrt. In diesem Zusammenhang stehende Navigationsfehler und die falsche Einschätzung der Wetterlage vor und während des Fluges oder auch die schnelle Wetterverschlechterung können zu unbeabsichtigten und daher unkontrollierten Einflügen in Instrumentenflugbedingungen führen. Die Verfügbarkeit eines Instrumentenanflugverfahrens erhöht damit nicht nur die Sicherheit am Flugplatz Strausberg, sondern auch die Sicherheit des Luftverkehrssystems der gesamten Region um die derzeitigen Flughäfen Schönefeld und Tegel, als auch dem späteren Flughafen Berlin-Brandenburg.

7.2. Erhalt und Ausbau von Arbeitsplätzen

Der Verkehrslandeplatz Strausberg gehört in der Anzahl der Flugbewegungen (2014: 46.000) und durch die Ansiedlung von insgesamt 20 Unternehmen mit ca. 230 Mitarbeitern im unmittelbaren Umfeld des Flugplatzes zu den großen Verkehrslandeplätzen in der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Als ein wichtiger Hersteller von Motorseglern gehört dazu die STEMME AG.

Mit der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg werden dort Instrumentenanflüge der Allgemeinen Luftfahrt aus Kapazitätsgründen nur noch sehr eingeschränkt möglich sein (s.o.). In der Region Berlin steht damit zurzeit kein weiterer Flugplatz mit Instrumen-

tenanflugbedingungen zur Verfügung. Dies führt zu einem unmittelbaren Wettbewerbsnachteil, da die Flüge an andere Flugplätze bzw. Bundesländer verlagert würden.

Die Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg enthält in der 2. Fortschreibung vom April 2008 /4/ die Aussage:

...Die Metropolregion Berlin-Brandenburg versteht sich neben Hamburg und München als dritter wichtiger Standort der Luft- und Raumfahrt in Deutschland. Eine nicht zu unterschätzende Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die Ausbildung von Privat-, Berufs- und Verkehrspiloten. Dabei ist die Metropolregion durch eine besondere Dichte von anerkannten Ausbildungsstätten gekennzeichnet. Vor allem Schulflüge für die Ausbildung von Berufs- und Verkehrspiloten erfordern eine luftverkehrliche Infrastruktur mit Flugplätzen, an denen Instrumentenflugverfahren eingerichtet sind... Ein wichtiger Teil des im Land Brandenburg etablierten Luftverkehrs ist Verkehr im Rahmen der Pilotenausbildung. Teilweise ist auch hierfür das Angebot und die Nutzungsmöglichkeiten von Instrumentenanflugverfahren Voraussetzung für die Weiterführung bzw. Etablierung von Ausbildungsangeboten in der Region.“

Der für das Jahr 2016 geplante Aufbau eines luftfahrttechnischen Betriebes mit dem damit verbundenen Aufbau des Personals und mit dem Neubau von 2 Hangars am Flugplatz Strausberg macht es notwendig, dass die Wartungen der Luftfahrzeuge termingetreu durchgeführt werden können. Ohne Instrumentenanflug ist dies - insbesondere während schlechter Wetterbedingungen – nicht möglich.

Durch die unmittelbare Nähe des Flugplatzes Strausberg zu Berlin mit Anbindung an das Stadtbahnnetz wird der Flugplatz auch jetzt schon von Unternehmen genutzt, welche Ihre Geschäfte in Berlin und im Ostteil des Landes Brandenburg durchführen. Ohne Instrumentenanflug ist eine termintreue Planung für diese Unternehmen nur eingeschränkt möglich, so dass diese im Wettbewerb benachteiligt sind.

Die Einrichtung eines Instrumentenanflugverfahrens trägt somit zur Sicherung der Arbeitsplätze in der Region und zum Erhalt bzw. zur Weiterentwicklung der Arbeitsplätze am Flugplatz Strausberg selber bei und schafft auch neue Arbeitsplätze, da sich die an-

sässigen Unternehmen neue Kundenpotentiale erschließen können, die ihnen bisher nicht zugänglich waren.

7.3. Entlastung umliegender Gebiete um den Flugplatz

Flüge nach Sichtflugregeln verteilen sich in der Umgebung eines Flugplatzes, während Instrumentenflüge genau definierten Flugwegen folgen, die durch die Deutsche Flugsicherung u.a. unter Lärmgesichtspunkten geplant und durch das BAF eingeführt werden.

7.4. Vorgaben der Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg

Gemäß der 1. Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg aus dem Jahr 2000 /5/ wird der Verkehrslandeplatz Strausberg als wichtiger Standort und Konzentrationspunkt der Luftfahrt im Osten Berlins, insbesondere für den Geschäftsreiseverkehr und die gewerbliche Luftfahrt sowie für den Luftsport definiert. Für Strausberg sollten laut Luftverkehrskonzeption (S.16) die Möglichkeiten eines Instrumentenflugbetriebes (Nichtpräzisionsanflug) auf Basis des Luftraumes F geprüft werden. In der 2. Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg aus dem Jahr 2008 /4/ wird der Verkehrslandeplatz Strausberg als fester Bestandteil der regionalen Luftverkehrsinfrastruktur der Metropolregion Berlin-Brandenburg beschrieben, der durch umfangreiche luftfahrtaffine Gewerbeansiedlungen mit überregionaler Bedeutung und ein hohes jährliches Flugbewegungsaufkommen gekennzeichnet ist. Seit einigen Jahren liegt der Verkehrslandeplatz Strausberg hinsichtlich des Luftverkehrsaufkommens in Brandenburg auf dem zweiten Platz. Im Jahr 2013 wurden insgesamt 45.719 und 2014 insgesamt 46.685 Flugbewegungen verzeichnet. Auch in den kommenden Jahren zeichnet sich eine ähnliche Höhe der Flugbewegungen ab.

Die o.g. 2. Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg /4/ enthält u.a. folgende weiteren Aussagen:

...Der VLP Strausberg ist heute als überregional bedeutsamer Verkehrslandeplatz mit bedeutender luftfahrtaffiner Gewerbeansiedlung einzustufen...

... Strausberg wurde durch das Land Brandenburg in diesem Zusammenhang als Branchenschwerpunkt für das Branchenkompetenzfeld Luftfahrttechnik eingestuft. Der Ver-

kehrslandeplatz Strausberg leistet für dieses Kompetenzfeld einen direkten funktionalen Beitrag...

... Auch der VLP Strausberg mit seinem hohen Flugbewegungsaufkommen ist fester Bestandteil der regionalen Luftverkehrsinfrastruktur der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Ein kennzeichnendes Merkmal ist seine gute Anbindung an die Metropole Berlin...

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

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

Ausgehend von den langfristigen Vorstellungen zur Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur präferiert das Land die Einrichtung eines Instrumentenflugbetriebs...u.a auch am Verkehrslandeplatz Strausberg.

7.5. Übergeordnete Untersuchungen

Im Jahre 2011 wurde durch die GfL ein im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg erstelltes Gutachten über die „Anforderungen und Verkehrsentwicklung der Allgemeinen Luftfahrt in Berlin Brandenburg“ vorgelegt /1/.

In dieser Studie wurde untersucht, wie sich die Allgemeine Luftfahrt in Berlin und Brandenburg bis zum Jahr 2025 entwickeln wird und insbesondere auch, welche Flugplätze sich als Ergänzungen innerhalb des Segmentes der Allgemeinen Luftfahrt zum Flughafen Berlin-Brandenburg eignen könnten, um eine gezielte und bedarfsgerechte Verkehrsentwicklung in diesem Segment zu fördern. Ergebnis dieser Studie ist, dass hinsichtlich Erreichbarkeit und Bedienungsfunktion der Region zwar grundsätzlich eine ausreichende Infrastruktur gegeben ist, dass jedoch die Ausstattung der Flugplätze mit IFR-Anflugverfahren im Hinblick insbesondere auf den Geschäftsreiseflugverkehr noch unzu-

reichend ist und dass die Region Berlin-Brandenburg durch die entsprechende Ertüchtigung der Verkehrslandeplätze Schönhagen und Strausberg in dieser Hinsicht gestärkt werden sollte.

8. Vereinbarkeit mit den Belangen benachbarter Flugplätze

Der zukünftige Flughafen Berlin-Brandenburg wird in der Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg /4/ als einziger Flughafen („Single Airport“) ausgewiesen. Daneben sollen die bestehenden Flugplätze im Hinblick auf ihre Wirtschaftlichkeit gestärkt werden. Weitere Plätze sollen nicht errichtet werden.

Die Einführung von Instrumentenflugbetrieb in Verbindung mit einer Erhöhung der zulässigen Tonnage auf 14 t MTOM am Verkehrslandeplatz Strausberg entsprechen – wie übrigens auch die anderen bereits planfestgestellten Maßnahmen (Bahnverlängerung, Rollbahnen etc.) – auch nach der Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg dem „Single-Airport“ – Konzept.

Aufgrund der unter dem „Single-Airport-Aspekt“ zukünftigen Priorisierung der gewerblichen Großluftfahrt am Flughafen Berlin-Brandenburg wird es zu Verlagerungen innerhalb der Allgemeinen Luftfahrt unterhalb von 14 t MTOM - insbesondere auch im Geschäftsreiseverkehr – kommen, die mit der bestehenden Flugplatz-Infrastruktur, ggf. mit entsprechenden Anpassungen, aufgefangen werden müssen. Eine der hierfür erforderlichen, sinnvollen und mit vergleichsweise geringem Aufwand durchzuführenden Maßnahmen ist die Ertüchtigung des Verkehrslandeplatzes Strausberg mittels IFR- (GPS-) Anflugverfahren.

Mögliche Konflikte mit dem Flughafen Berlin-Brandenburg bestehen lediglich durch die neue Luftraumstruktur in Verbindung mit den neuen IFR- An- und -Abflugverfahren für den Verkehrslandeplatz Strausberg. Durch die Priorisierung des Flughafen Berlin-Brandenburg wird es möglicherweise zu Verzögerungen bei IFR-Starts oder - Landungen am Verkehrslandeplatz Strausberg kommen, die sich aber nach unserer Einschätzung und infolge der in anderen Fällen bereits erfolgreich praktizierten Koordination solcher IFR-Flugbewegungen zwischen zwei Flugplätzen in einem vertretbaren Rahmen halten werden.

Neben dem Flughafen Berlin-Brandenburg bestehen in der näheren Umgebung die folgenden Flugplätze:

- Verkehrslandeplatz Eberswalde-Finow
- Verkehrslandeplatz Eggersdorf
- Sonderlandeplatz Saarmund
- Verkehrslandeplatz Schönhagen
- Sonderlandeplatz Werneuchen
- Verkehrslandeplatz Cottbus – Drewitz
- Sonderlandeplatz Neuhardenberg

Das Vorhaben einer IFR-Einführung am Verkehrslandeplatz Eberswalde-Finow wurde inzwischen aufgegeben. Für den Verkehrslandeplatz Schönhagen liegt eine luftrechtliche Genehmigung zur Einführung von IFR-Flugbetrieb vor, die jedoch bisher noch nicht umgesetzt werden konnte. Zwischen dem Verkehrslandeplatz Schönhagen und dem Verkehrslandeplatz Strausberg sind hinsichtlich des IFR-Falles keine gegenseitigen Beeinträchtigungen zu erwarten. Dies gilt auch für den bereits bestehenden IFR-Flugbetrieb am Flugplatz Cottbus-Drewitz.

Konflikte für den Bedarf eines Instrumentenanflugsystems sind zwischen den Flugplätzen Schönhagen und Strausberg nicht zu erwarten, insbesondere da nach der Schließung des Flughafens Tempelhof die Verlagerung von stationierten Luftfahrzeugen an beide Flugplätze weitgehend abgeschlossen ist. Durch die unterschiedliche Lage der Flugplätze (Schönhagen im Südwesten, Strausberg im Nordosten von Berlin) ergeben sich auch unterschiedliche Kundenstrukturen. Für den Flugplatz Schönhagen spricht die günstige geografische Lage in Richtung Westen, aus der ein Großteil des anfliegenden Verkehrs generiert wird. Der Flugplatz Strausberg hingegen wickelt einen erheblichen Teil des Verkehrs der Allgemeinen Luftfahrt aus dem skandinavischen, baltischen und osteuropäischen Raum ab. Bei der Einrichtung eines Instrumentenanflugsystems am Flugplatz Strausberg hat der Luftfahrzeugführer die Möglichkeit, unter Berücksichtigung der Wetterbedingungen seinen Anflug entweder in Schönhagen oder in Strausberg durchzuführen.

Die Wetterbedingungen unterscheiden sich an gleichen Tagen zwischen Schönhagen und Strausberg sehr häufig, so dass für den Luftfahrzeugführer durch die Installation eines Instrumentenanflugverfahrens die Möglichkeit besteht, den Anflug nach den entsprechenden Wetterbedingungen an einem von beiden Flugplätzen durchzuführen. Vor allem für Geschäftskunden, die ihre Unternehmen im Großraum Berlin haben würde die Vorhaltung dieser Alternativen zu einer sicheren Planung ihrer Flüge führen.

Nach Darlegung der DFS würden sich eine RMZ am Verkehrslandeplatz Strausberg und am Sonderlandeplatz Neuhardenberg bisher aus militärischer Sicht ausschließen. Für den Sonderlandeplatz Neuhardenberg wird die Einführung von IFR-Flugbetrieb lt. Landes-Luftverkehrskonzeption /4/ nicht befürwortet, so dass sich kein Interessenskonflikt ergeben sollte, wenn der Verkehrslandeplatz Strausberg IFR-Betrieb durchführen würde. Vorhaben zur IFR-Einführung am Verkehrslandeplatz Eggersdorf sowie den Sonderlandeplätzen Werneuchen und Saarmund sind bisher nicht bekannt.

9. Vereinbarkeit mit dem Luftsport

Mit den am Platz ansässigen Luftsportvereinen sind im Rahmen der IFR-Einführung keine Konflikte zu erwarten. Die RMZ ist zwar immer aktiv, IFR-Anflüge finden jedoch in der Regel bei Wetterbedingungen statt, bei denen Luftsport eher unterbleibt. Ausbildungsflüge zur IFR-Pilotenberechtigung sollen nur montags bis freitags und außerhalb der Mittagszeit stattfinden, so dass hierdurch ebenfalls keine wesentlichen Konflikte mit dem Luftsport entstehen. Insgesamt weist der Flugplatz Strausberg bisher ein äußerst positives Miteinander zwischen der Allgemeinen Luftfahrt und den Luftsportvereinen auf, so dass Überlappungen dieser beiden Bereiche bisher stets einvernehmlich gelöst werden können.

10. Anbindung an die Luftraumstruktur

Die Luftraumsituation wurde von der hierfür zuständigen Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) im Rahmen einer Vorprüfung untersucht /2/. Diese beinhaltete die entsprechende Abstimmung zwischen der DFS als ziviler und dem Amt für Flugsicherung der Bundeswehr als militärischer Flugsicherung unter Berücksichtigung des damals

noch aktuellen Luftraumes F und von satellitengestützten Nichtpräzisions- An- und - Abflugverfahren in beiden Richtungen.

Mit Schreiben vom 19.04.2012 teilte die DFS der gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde mit, dass sich am Verkehrslandeplatz Strausberg satellitengestützte Nichtpräzisions-An- und -Abflugverfahren nach ICAO-Standards in beiden Richtungen grundsätzlich einführen lassen. Es muss hierbei jedoch mit betrieblichen Einschränkungen infolge des nahegelegenen Berliner Luftraumes (der Flughafen Berlin-Brandenburg liegt in einer Entfernung von ca. 20 NM) und der daraus resultierenden Überschneidung der IFR-An- und -Abflugverfahren gerechnet werden.

Die Bundeswehr stimmt der mit dem Vorhaben „IFR-Einführung am Verkehrslandeplatz Strausberg“ einhergehenden Änderung der Luftraumstruktur zu, wenn die Priorität dem Nachttiefflugsystem der Bundeswehr zuerkannt wird. Im Hinblick auf die im Rahmen des IFR-Antrages unveränderten Betriebszeiten des Verkehrslandeplatzes Strausberg (im Sommer 06:00 – 18:00 / SS+30 Uhr UTC (andere Zeiten PPR) und im Winter 07:00 – SS+30 Uhr UTC (andere Zeiten ebenfalls PPR) und die Einsatzzeiten des Nachttiefflugsystems (Montag bis Freitag zwischen SR +30 und 23 Uhr) sind diesbezügliche Überlagerungen nur selten zu erwarten.

Grundlage der Voruntersuchung der DFS war zum Zeitpunkt der Stellungnahme noch der sog. „Luftraum F“, der am 11. Dezember 2014 im Rahmen der Vereinheitlichung des europäischen Luftraumes (SES, Single European Sky) durch die Radio Mandatory Zone (RMZ) abgelöst wurde. Im Hinblick auf die wesentlichen Luftraumbelange sind der damalige Luftraum F und die inzwischen hierfür eingeführte RMZ jedoch als weitgehend identisch zu beurteilen.

Auf der Basis der von der GfL in Anlage 1 prognostizierten IFR-Bewegungszahlen werden die ggf. entstehenden Verzögerungen im IFR-Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Strausberg aus Sicht des Flugplatzbetreibers als tolerierbar betrachtet.

11. Verkehrsprognose

Durch die GfL wurde im Jahre 2013 das Gutachten „Verkehrsprognose (Trendanalyse) für den Verkehrslandeplatz Strausberg im Rahmen des Genehmigungsantrags auf Instrumentenflugbetrieb“ erarbeitet (Anlage 1). Dieses Gutachten betrachtet zum einen die bisherige Verkehrsentwicklung am Verkehrslandeplatz Strausberg sowie die Entwicklung im (IFR-) Planfall, und zum anderen werden wahrscheinliche Flugverfahren unter Berücksichtigung der Luftraumstruktur entwickelt, die als Grundlage für das weiter unten beschriebene Schalltechnische Fluglärmgutachten der Fa. AVIA Consult (Anlage 3) gedient haben. Diese aufgrund der Anforderung der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde vom 31.07.2012 /3/ erarbeiteten Basis-Verfahrensvorschläge sind im Zuge des Genehmigungsverfahrens durch die DFS und das BAF weiter zu konkretisieren.

IFR-Flugbetrieb ist laut GfL (/1/ und Anlage 1) für den Geschäftsreiseluftverkehr in den folgenden Kategorien von besonderer Bedeutung:

- Geschäftsflugverkehr mit mittleren Fluggeräten / Personengruppen (MTOM 2 t – 5,7 t)
- Geschäftsflugverkehr mit großen Fluggeräten / Personengruppen (MTOM > 5,7 t)
- Werkverkehr
- Überführungs-/Wartungsflug
- Medizinischer Flug

Diese Kategorien sind am Verkehrslandeplatz Strausberg bereits etabliert, so dass die IFR-Genehmigung den Betrieb in diesen Segmenten erheblich unterstützen und somit auch einen Beitrag zum Erhalt der bereits vorhandenen Arbeitsplätze leisten wird.

Die Bestands- und Trendanalyse des lokalen Verkehrsaufkommens ergab – auch unter Berücksichtigung des Flughafens Berlin-Schönefeld und des Verkehrslandeplatzes Schönhagen – am Verkehrslandeplatz Strausberg eine Nachfrage von 2.100 bis 3.600 IFR-Starts bzw. -Landungen für das zugrunde gelegte Prognosejahr 2025.

12. Vereinbarkeit mit Umwelt- und Naturschutzrechtlichen Belangen

Da sich in der Umgebung des Flugplatzes die nachfolgend genannten Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung befinden (FFH-Gebiete sowie Vogelschutzgebiet SPA), wurden im Rahmen der vorgesehenen IFR-Einführung gesonderte (FFH- bzw. SPA-) Vorprüfungen für die folgenden Gebiete von der Fa. Fugro GmbH (Anlage 4) durchgeführt:

- a) DE 3349-302 Fängersee und unterer Gamengrund
- b) DE 3449-301 Herrensee, Lange-Damm-Wiesen und Barnimhänge
- c) DE 3449-303 Zimmersee
- d) DE 3450-302 Ruhlsdorfer Bruch
- e) DE 3450-401 Märkische Schweiz
- f) DE 3448-302 Fredersdorfer Mühlenfließ, Breites und Krummes Luch

In diesen Vorprüfungen wurden die möglichen Auswirkungen der IFR-Einführung beurteilt und Empfehlungen bzgl. der Notwendigkeit einer FFH- bzw. SPA-Verträglichkeitsprüfung vorgelegt.

Ergebnisse

a) DE 3349-302 Fängersee und unterer Gamengrund

Eine weitergehende FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet Fängersee und unterer Gamengrund ist nicht erforderlich, da insbesondere

- keine direkte Flächeninanspruchnahme stattfindet,
- die Erhöhung von Lärm und Schadstoffen äußerst gering ist,
- kein erhöhtes Kollisionsrisiko für das „Große Mausohr“ besteht.

b) DE 3449-301 Herrensee, Lange-Damm-Wiesen und Barnimhänge

Eine weitergehende FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet Herrensee, Lange-Damm-Wiesen und Barnimhänge ist nicht erforderlich, da insbesondere

- keine direkte Flächeninanspruchnahme stattfindet,
- die Erhöhung von Lärm und Schadstoffen äußerst gering ist,
- kein erhöhtes Kollisionsrisiko aufgrund des Fehlens von schlaggefährdeten Arten besteht.

c) DE 3449-303 Zimmersee

Eine weitergehende FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet Zimmersee ist nicht erforderlich, da insbesondere

- keine direkte Flächeninanspruchnahme stattfindet,
- die Erhöhung von Lärm und Schadstoffen äußerst gering ist,
- kein erhöhtes Kollisionsrisiko aufgrund des Fehlens von flugfähigen schlaggefährdeten Arten besteht.

d) DE 3450-302 Ruhlsdorfer Bruch

Eine weitergehende FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet Ruhlsdorfer Bruch ist nicht erforderlich, da insbesondere

- keine direkte Flächeninanspruchnahme stattfindet,
- die Erhöhung von Lärm und Schadstoffen äußerst gering ist,
- kein erhöhtes Kollisionsrisiko aufgrund des Fehlens von schlaggefährdeten Arten besteht.

e) DE 3450-401 Märkische Schweiz

Eine weitergehende Verträglichkeitsprüfung für das SPA "Märkische Schweiz" ist nicht erforderlich, da insbesondere

- keine direkte Flächeninanspruchnahme des SPA stattfindet,
- aufgrund der Entfernung der avifaunistisch bedeutsamen Räume innerhalb der SPA erhöhte Schlagopferzahlen ausgeschlossen werden können,
- negative Wirkungen von Lärm in das SPA hinein ausgeschlossen werden,
- negative Auswirkungen durch Schadstoffemissionen ebenfalls ausgeschlossen werden.

f) DE 3448-302 Fredersdorfer Mühlenfließ, Breites und Krummes Luch

Eine weitergehende FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet Fredersdorfer Mühlenfließ, Breites und Krummes Luch ist nicht erforderlich, da insbesondere

- keine direkte Flächeninanspruchnahme stattfindet,
- die Erhöhung von Lärm und Schadstoffen äußerst gering ist,

- kein erhöhtes Kollisionsrisiko aufgrund des Fehlens von flugfähigen schlagge-
fährdeten Arten besteht.

13. Fluglärmuntersuchung

Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Antrag auf Einführung von IFR-Flugbetrieb wurde durch das Ingenieurbüro AVIA Consult GmbH, Bahnhofstraße 15, 15344 Strausberg, ein Schalltechnisches Fluglärmgutachten (Anlage 3) auf der Basis der in dem Gutachten zur Verkehrsprognose der GfL-GmbH ausgewiesenen Bewegungs- und Verkehrszahlen erstellt.

Dieses Gutachten zur Ermittlung und Bewertung der sich durch das Vorhaben ergebenden Veränderungen der Fluglärmbelastung basiert auf der sog. Landeplatz-Fluglärmleitlinie und der hierfür als Berechnungsgrundlage bestimmten DIN 45 684-1 „Ermittlung von Fluggeräuschimmissionen an Landeplätzen“.

Im Rahmen der Bearbeitung wurden die Zonen des äquivalenten Dauerschallpegels für die Pegelwerte 45, 50, 55, 60 und 65 dB(A) sowie detaillierte Daten (äquivalenter Dauerschallpegel, maximaler A-Schallpegel, Pegelverteilung) an 27 Immissionsorten in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Strausberg berechnet.

Die Fa. AVIA Consult kommt in ihrem Gutachten anhand der für den Flugbetrieb der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten Fluglärmkonturen zu dem Ergebnis, dass die Einführung des Instrumentenflugbetriebes am Verkehrslandeplatz Strausberg unter schalltechnischen Aspekten ohne Einschränkungen möglich ist. Aufgrund der insgesamt niedrigen Pegelwerte und der unmerklichen Veränderungen des Fluglärms kann aus der Sicht der Fa. AVIA Consult auf ein gesondertes lärmmedizinisches Gutachten verzichtet werden.

Die Fluglärmuntersuchungen wurden für die Zeiträume „alle Werktage der sechs verkehrsreichsten Monate“ bzw. „alle Samstage und Sonntage der sechs verkehrsreichsten Monate“ erstellt. Die Bewertung anhand der DIN 18 005 (relevante Pegelwerte für die Bauleitplanung) ergab, dass sowohl im Ausgangszustand als auch im Prognosefall 2025

- im Bereich des Pegelwertes des äquivalenten Dauerschallpegels von 55 dB(A) für allgemeine Wohngebiete keine Gebiete mit Wohnbebauung liegen,
- im IFR – Fall südwestlich des Flugplatzes ein Teil der Wohnbebauung an der Hohensteiner Chaussee, an der Kirschallee, der Beerenstraße und des Grenzweges zusätzlich betroffen ist,
- an allen ausgewählten Immissionsorten eine Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels kaum wahrnehmbar ist,
- sich im Bereich des Pegelwertes des äquivalenten Dauerschallpegels von 50 dB(A) keine Veränderung der Betroffenheit in den Bereichen der Wohnbebauung der Provinzialsiedlung und Bebauung der Ortschaft Klosterdorf an der Straße zum Sportplatz ergibt.

14. Eignung des Geländes, Hindernissituation, Flugplatztechnik

Zur Vorbereitung des Antrages in technischer Hinsicht und zur Überprüfung der generellen Eignung des Platzes für Instrumentenflugbetrieb wurde durch die Firma AOM GmbH ein „Luftfahrttechnisches Eignungsgutachten gem. § 51 (1) Ziffer 4 der LuftVZO“ (Anlage 2a) in Verbindung mit den in der Anlage zum Schreiben der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg vom 31.07.2012 geforderten Plänen (Anlage 2b) erstellt.

Dieses Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das Gelände des Verkehrslandeplatzes Strausberg für die Einführung von IFR-Verfahren bestens geeignet ist und daher aus luftfahrttechnischer Sicht ein IFR-Anflugverfahren eingerichtet werden kann.

14.1. Bauschutzbereich

Der beschränkte Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG des Verkehrslandeplatzes Strausberg wurde in Form und Abmessungen der Anordnung über Baubeschränkungsgebiete in der Umgebung von Flugplätzen vom 05.03.1971 /GBl. der DDR, Sonderdruck Nr. 699) im Zuschnitt eines Baubeschränkungsgebietes der Klasse B aufrechterhalten.

14.2. Hindernisfreiheit

Im Luftfahrttechnischen Eignungsgutachten der AOM GmbH /2/ wurde auch die Hindernisfreiheit im Hinblick auf die Anforderungen des ICAO Code 2 für Nichtpräzisionsanflüge auf der Grundlage einer örtlichen GPS-Vermessung voruntersucht. Die wesentlichen Anforderungen im Nahbereich des Platzes sind:

- Streifenbreite $2 \times 75 \text{ m} = 150 \text{ m}$ entsprechend der Basisbreite der Anflugfläche
- Neigung der Anflugfläche 1:30
- Divergenz der Anflugfläche: 15 %
- Neigung der seitlichen Übergangsfläche 1:5

Daneben finden sich noch weitere zu berücksichtigende Flächensysteme, wie z.B. Horizontalfläche (in 45 m Höhe über FBP) oder die Obere Übergangsfläche.

Die Auswertung der Vermessung ergab – auf der Basis der o. g. Flächensysteme – zwei im Rahmen der IFR-Einführung zu berücksichtigende Hindernisse / Hindernisgruppen:

- Eine Waldfläche im Bereich ca. 500 m südwestlich der Schwelle 05 mit einer Durchdringung der seitlichen Übergangsfläche von bis zu ca. 4,6 m. Diese Waldfläche wurde in der Winterperiode 2015/2016 bereinigt.
- Ein Funkturm ca. 1.770 m nordwestlich der Anfluggrundlinie innerhalb der Horizontalfläche mit einer Durchdringung von ca. 4,8 m. Aufgrund der Funktion der Horizontalfläche werden sich durch diesen Funkturm (der im Übrigen bereits jetzt im Rahmen des VFR-Flugbetriebes ein Hindernis darstellt) keine Auswirkungen auf die zukünftigen IFR-Flugverfahren ergeben, so dass dieser Turm unverändert verbleiben soll.
- Eine kleinere, im nordöstlichen Bereich des Flugplatzgeländes nahe an die Anflugfläche (-1,3 m) heranreichende Baumgruppe wird bis zur Erteilung der IFR-Genehmigung beseitigt sein.

Im Rahmen der Flugverfahrensplanung wird eine Hindernisvermessung durch die DFS erforderlich, die der Flugplatzbetreiber in Abstimmung mit der Luftfahrtbehörde beauftragen wird. Sofern die Untersuchungen der DFS darauf hinweisen, dass das zusätzlich

beantragte APV/EGNOS-Verfahren realisiert werden kann, wird die hierfür notwendige erweiterte Hindernisvermessung beauftragt.

Sofern bei diesen Vermessungen wider Erwarten weitere Hindernisse festgestellt werden sollten, wird das weitere Vorgehen mit den jeweils zuständigen Behörden abgestimmt. .

14.3. Flugplatzbezugscode

Der aus den zwei Code-Elementen „Flugplatz-Bezugsstartbahnlänge“ (Code-Zahl) und „Spannweite der Tragflächen/Spurbreite des Hauptfahrwerkes“ (Code-Buchstabe) bestehende Flugplatzbezugscode gemäß den Vorgaben der ICAO wurde bisher für den Verkehrslandeplatz Strausberg noch nicht explizit festgelegt. Die in dem Luftfahrttechnischen Eignungsgutachten der AOM GmbH (Anlage 2a) enthaltene diesbezügliche Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass der Flugplatz Strausberg in seiner bestehenden Konfiguration unter Berücksichtigung der Flugzeug-Bezugsstartbahnlängen der einschlägigen Bemessungsflugzeuge Beech King Air 200 bzw. Beech King Air 350 in die ICAO-Code-Zahl 2 einzustufen ist. Entsprechend Spannweite und Spurweite dieser Flugzeugmuster ist der Code-Buchstabe B gemäß ICAO Annex 14 zu wählen. Aus diesem Grunde ist vorgesehen, den Rollweg A zur Einhaltung der Anforderungen des ICAO-Codes B bis zur Einmündung des neu zu errichtenden Rollweges C von derzeit 8 m auf 10,5 m zu verbreitern. Der neue Rollweg C und die Anschluss-Rollwege G und H werden ebenfalls mit einer Breite von 10,5 m vorgesehen. Diese Maßnahmen sind bereits planfestgestellt und in den beigefügten Planunterlagen enthalten

Die Grasbahn entspricht bereits jetzt dem ICAO-Code 1B. Hierzu enthält das Luftfahrttechnische Eignungsgutachten der AOM GmbH entsprechende Angaben zu Bemessungsflugzeugen, Flugzeug-Bezugsstartbahnlängen, Spann- und Spurweiten. Die Grasbahn soll zukünftig für Flugzeuge bis 5,7 t MTOM zugelassen sein (bisher bis 2 t MTOM).

14.4. RESA (Runway End Safety Area)

Die Runway End Safety Area im Nordosten wird entsprechend den Anforderungen der EASA – Regelungen in der doppelten Breite der Start-/Landebahn (2 x 28 m = 56 m) mit einer Länge von 90 m vorgesehen. Eine größere RESA – Länge bzw. Breite wäre infolge der damit verbundenen erheblichen Aufschüttungen nur mit unverhältnismäßigem Aufwand und kostenintensiv zu realisieren. Im Südwesten wird demgegenüber die RESA mit einer Länge von 120 m bei einer Breite von 150 m ausgewiesen, so dass in Hauptstart- und Landerichtung die größere Fläche hinter der Start-/Landebahn zur Verfügung steht.

Die Tragfähigkeit der RESA-Flächen anhand der zugrunde zu legenden CBR-Werte wird bis zur Betriebsaufnahme nachgewiesen.

14.5. Rollwege

Im Rahmen der Einführung von IFR-Flugbetrieb soll die bereits oben erwähnte und im Jahre 2008 planfestgestellte Verbreiterung des Rollweges A von 8,0 auf 10,5 m (s.o.) sowie die Befestigung der Rollwege C, G und H in Verbindung mit der Anlage von Rollbahnbefeuernungen erfolgen. Wegen des in absehbarer Zeit geplanten Rückbaus des derzeitigen Rollweges B wird hier auf die Verbreiterung und die Anlage einer Befeuernung verzichtet.

14.6. Technische Ausrüstung

Die vorhandenen Befeuernungsanlagen entsprechen hinsichtlich Anordnung, Leistungsparametern, Schaltung und Versorgung bereits den Anforderungen an den IFR-Nichtpräzisionsbetrieb:

- Schwellen- und Landebahn-Endbefeuernung
- Hochleistungs-Randbefeuernung der Start-/Landebahn
- Schwelleneckblitze
- Anflugbefeuernungen mit einer Länge von 420 m in beiden Richtungen
- PAPI-Anlagen in beiden Richtungen

Darüber hinaus ist bereits eine Hindernisbefeuerng auf allen Hochbauten und Masten im Bereich der Flugbetriebsflächen vorhanden.

Die wesentlichen meteorologischen Anlagen sind ebenfalls bereits vorhanden (Wetterstation mit Auswertung der Windrichtung und-geschwindigkeit, Luftdruck QNH und QFE, Temperatur, Taupunkt und relative Luftfeuchtigkeit) und werden um Messgeräte für die Pistensichtweite ergänzt. Die entsprechenden Daten werden im Tower und im Flugvorbereitungsbereich verfügbar sein. Darüber hinaus steht ein VDF-Peiler zur Verfügung. Die Towerausrüstung wird an die IFR-Anforderungen angepasst, insbesondere ist vorgesehen, das bereits vorhandene Sprachaufzeichnungs-Gerät im Zusammenhang mit IFR förmlich in Betrieb zu nehmen.

Für den Funkverkehr stehen bereits zwei unabhängig voneinander zu betreibende Bodenfunkstellen zur Verfügung, eine Hauptanlage mit einer Leistung von 50 Watt und eine Ersatzanlage mit 10 Watt Leistung. Der Kontakt zwischen der Flugleitung in Strausberg und der DFS erfolgt über einen ISDN-Telefonanschluss.

Die Beschilderung (Gebots- und Verbotsszeichen) wird beleuchtet. Die vorhandene Markierung wird belassen, lediglich der Haltebalken wird auf das für IFR-Betrieb notwendige Maß von 90 m (Abstand zur SLB-Achse) verlegt.

Die Befeuerng und die komplette Tower-technik sind bereits jetzt an eine Notstromanlage mit einer Anlaufzeit von 10 sec. angeschlossen. Die entsprechenden Planunterlagen und Nachweise für die Befeuerng und Markierung werden der Luftfahrtbehörde nach Vorliegen der Ausführungsplanung und vor Inbetriebnahme vorgelegt.

15. Feuerlösch- und Rettungswesen

Die Anforderungen an das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen, auf denen Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Flugmasse von bis zu 14.000 kg verkehren, richten sich nach den einschlägigen Richtlinien des BMV (heute BMVI) vom 1.03.1983. Diese Richtlinie unterscheidet nicht in die Zulassung eines Verkehrslandeplatzes für Flugzeuge mit mehr oder weniger als 8 t MTOM (die für die Ausrüstung relevanten Grenzen liegen bei 2.000 bzw. 5.700 kg), so dass sich die Anforderungen an das

Feuerlösch- und Rettungswesen durch die beantragte Tonnage von max. 14 t MTOM nicht erhöhen. Eine Veränderung ergibt sich auch nicht durch die Umstellung von VFR- auf IFR-Flugbetrieb.

16. Safety Management System/ Flugplatzhandbuch/ CNS-Provider/ Datenübermittlung

Bis zur IFR-Betriebsaufnahme wird ein den Anforderungen der LuftVZO entsprechendes SMS (Safety Management System) sowie das zugehörige Flugplatzhandbuch vorbereitet und der Luftfahrtbehörde zur Prüfung vorgelegt.

Im gleichen Zeitraum wird ein zugelassener CNS-Provider für die Überwachung der IFR-spezifischen Navigationsausrüstung (i. W. Tower, Sprachaufzeichnungsgerät) beauftragt.

Vor Inbetriebnahme der RMZ wird mit der DFS eine Vereinbarung über die Übermittlung der erforderlichen Daten getroffen.

17. Abkürzungsverzeichnis

AIP	Aeronautical Information Publication Luftfahrthandbuch
AFFF	Aqueous Film Forming Foam Feuerlöschschaum
APV	Approach Procedure with Vertical Guidance (GPS-) Anflugverfahren mit vertikaler Führung
BMV	Bundesministerium für Verkehr (jetzt BMVI)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CNS	Communication Navigation Surveillance Kommunikations-, Navigations-, Überwachungsanlagen
dB(A)	A - gewichteter Schallpegel
DIN	Deutsche Industrie Norm
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
EGNOS	European Geostationery Navigation Overlay Services Europäisches GPS-Zusatzsystem
FBP	Flugplatzbezugspunkt
FFH	Flora Fauna Habitat
GPS	Global Positioning System Satellitennavigationssystem
ICAO	International Civil Aviation Organization Internationale Zivilluftfahrtorganisation
IFR	Instrument Flight Rules Instrumentenflugregeln
LEP	Landesentwicklungsplan
LuftVG	Luftverkehrs-Gesetz
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
MDH	Minimum Descent Height Mindesthöhe bei einem Nichtpräzisionsanflug
MSL	Mean Sea Level Höhe ü. Normalnull (NN)

MTOM	Maximum Take Off Mass Höchstzulässige Startmasse
NM	Nautical Miles Nautische Meilen
PPR	Prior Permission Required Nach vorheriger Genehmigung
RESA	Runway End Safety Area Start-/Landebahn-End-Sicherheitsfläche
RMZ	Radio Mandatory Zone Zone mit Funkkommunikationspflicht
RWY	Runway Start-/Landebahn
SERA	Standardised European Rules of the Air Europäische standardisierte Luftverkehrsregeln
SES	Single European Sky Einheitlicher Luftraum in Europa
SLB	Start-/Landebahn
SFG	Strausberger Flugplatz GmbH
SPA	Special Protection Area Gebiet mit besonderer Schutzfunktion
SSG	Stadtwerke Strausberg GmbH
STE	Strausberger Eisenbahn GmbH
UTC	Coordinated Universal Time Koordinierte Weltzeit
VFR	Visual Flight Rules Sichtflugregeln

18. Literaturverzeichnis

- /1/ Anforderungen und Verkehrsentwicklung der Allgemeinen Luftfahrt in Berlin-Brandenburg, GfL Gesellschaft für Luftverkehrsforschung, 06. Oktober 2011, im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
- /2/ Verkehrslandeplatz (VLP) Strausberg; Vorprüfung Instrumentenflugbetrieb (IFR) mit Luftraum F, Schreiben der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) vom 19.12.2012
- /3/ Erweiterung des Betriebes am Verkehrslandeplatz (VLP) Strausberg EDAY, Antrag auf Genehmigung von IFR-Betrieb in der Fassung vom 01.11.2011, Entscheidung vom 31.07.2012 mit Anlage „Bestimmung der für das Genehmigungsverfahren erforderlichen Antragsunterlagen“
- /4/ Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, 2. Fortschreibung 2008
- /5/ Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg, Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, 1. Fortschreibung, Oktober 2000

19. Verzeichnis der Anlagen zum Antrag auf IFR-Flugbetrieb

Anlage 1:

Gutachten - Verkehrsprognose (Trendanalyse) für den Verkehrslandeplatz Strausberg im Rahmen des Genehmigungsantrags auf Instrumentenflugbetrieb, GfL Gesellschaft für Luftverkehrsforschung, Dresden, Juli 2013

Anlage 2a:

Verkehrslandeplatz Strausberg, Einführung Instrumentenflugbetrieb, Erhöhung der Tonnagebeschränkung auf 14 t, Luftfahrttechnisches Eignungsgutachten gem. § 51 (1), Ziffer 4 der LuftVZO zum Änderungsgenehmigungsverfahren gem. § 6 LuftVG, AOM GmbH, Ellenberg, 06. Mai 2016

Anlage 2b:

Plananlagen hierzu:

- Plan Nr. 1: Übersichtsplan gem. § 51 Abs. 1 Nr. 2a LuftVZO mit Darstellung der Hindernisbegrenzungsflächen M 1:25.000
- Plan Nr. 2: Lageplan gem. § 51 Abs. 1 Nr. 2b LuftVZO mit Darstellung der Hindernisbegrenzungsflächen M 1:5.000
- Plan Nr. 3: Längsschnitt gem. § 51 Abs. 1 Nr. 3a LuftVZO M 1:25.000/2.500
- Plan Nr. 4: Längsschnitt gem. § 51 Abs. 1 Nr. 3b LuftVZO M 1:5.000/500
- Plan Nr. 5: Querschnitte gem. § 51 Abs. 1 Nr. 3c LuftVZO M 1:2.500
- Plan Nr. 6: Längsschnitt Gras-Start- und Landebahn gem. § 51 Abs. 1 Nr. 3a LuftVZO M 1:25.000/2.500
- Plan Nr. 7: Längsschnitt Gras-Start- und Landebahn gem. § 51 Abs. 1 Nr. 3b LuftVZO M 1:5.000/500
- Plan Nr. 8: Querschnitte Gras-Start- und Landebahn gem. § 51 Abs. 1 Nr. 3c LuftVZO M 1:2.500
- Plan Nr. 9: Übersichtsplan mit Darstellung des Baubeschränkungsbereichs der Klasse B M 1:25.000

Anlage 2c:

Flugbetriebliche Berechnungen für den Verkehrslandeplatz Strausberg, Jürgen Mihlan, Aviation Consultant, Erzhausen, 02.05.2016

Anlage 2d:

Rollbahn-Nutzungskonzept, PROJECT:airport GmbH, Stuttgart, 06.05.2016

Anlage 3:

Änderungsgenehmigungsverfahren Instrumentenflugbetrieb Verkehrslandeplatz Strausberg, Schalltechnisches Fluglärmgutachten, Avia Consult, Strausberg, 2. September 2014

Anlage 4:

Erweiterung des Betriebes am Verkehrslandeplatz Strausberg EDAY, Antrag auf Genehmigung von IFR-Betrieb, Fugro Consult GmbH, Berlin, 28.10.2015

- 4a) FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 3349-302 Fängersee und unterer Gamengrund
- 4b) FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 3449-301 Herrensee, Lange-Damm-Wiesen und Barnimhänge
- 4c) FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 3449-303 Zimmersee
- 4d) FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 3450-302 Ruhlsdorfer Bruch
- 4e) SPA – Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet DE 3450-401 Märkische Schweiz
- 4f) FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet DE 3448-302 Fredersdorfer Mühlenfließ, Breites und Krummes Luch