

Luftverkehr in Sachsen-Anhalt

Strategisch. Wettbewerbsfähig. Zentral.



Inhaltsverzeichnis

■ 1. Grundansatz	6
■ 2. Tradition	8
■ 3. Organisation	12
■ 3.1 Oberste Landesluftfahrtbehörde	13
■ 3.2 Obere Landesluftfahrtbehörde	
■ 4. Luftverkehrsinfrastruktur	14
■ 5. Globalität	16
■ 5.1 Herausforderung „Liberalisierung und Wettbewerb“	16
■ 5.2 Herausforderung „Umweltschutz“	17
■ 5.3 Herausforderung „Intermodalität“	18
■ 6. Luftverkehrspolitische Strategien und Ziele	20
■ 6.1 Ist-Situation	20
■ 6.2 Soll-Situation	23
■ 7. Luftverkehr und Umweltschutz	26
■ 7.1 Innovationen und Vogelschutz	26
■ 7.2 Reduzierung des Fluglärms und seiner Wirkung	28
■ 7.3 Reduzierung von Schadstoffen in der Luft	29
■ 7.4 Vereinbarkeit von Luftverkehr und Naturschutz	29
■ 7.5 Genehmigung von Flugplätzen	29
■ 7.6 Verhalten im Luftraum	30
■ 8. Luftverkehr und Sicherheit	32
■ 9. Luftverkehr und Tourismus	34
■ 10. Situation und Entwicklung des Luftverkehrs	36
■ 10.1 Überblick	36
■ 10.2 Passagier- und Frachtverkehr	42
■ 11. Allgemeine Luftfahrt	52
■ 11.1 Definition	52
■ 11.2 Situation und Entwicklung der gewerblichen Luftfahrt	53
■ 11.3 Situation und Entwicklung der nichtgewerblichen Luftfahrt	55
■ 12. Der internationale Verkehrsflughafen Leipzig/Halle	58

Inhaltsverzeichnis

■ 13. Der landesbedeutsame Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt	60
■ 14. Die regionalrelevanten Verkehrslandeplätze	64
■ 14.1 Verkehrslandeplatz Magdeburg-City	64
■ 14.2 Verkehrslandeplatz Halle/Oppin	65
■ 14.3 Verkehrslandeplatz Dessau	66
■ 14.4 Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel	67
■ 14.5 Verkehrslandeplatz Ballenstedt	68
■ 15. Landeplätze und Segelfluggelände	70
■ 16. Luftsport	72
■ 16.1 Luftsport am Standort Stendal-Borstel	73
■ 16.2 Luftsport am Standort Dessau	73
■ 16.3 Luftsport am Standort Halle/Oppin	73
■ 16.4 Luftsport am Standort Ballenstedt	74
■ 16.5 Luftsport am Standort Burg	74
■ 16.6 Luftsport am Standort Bitterfeld-Wolfen	75
■ 16.7 Luftsport am Standort Zerbst	76
■ 16.8 Luftsport am Standort Gardelegen	76
■ 17. Die Entwicklung des Luftverkehrs in Sachsen-Anhalt	78
■ 17.1 Allgemeine Entwicklung	78
■ 17.2 Erreichbarkeit des Landes	79
■ 17.3 Passagierzahlen und Reiseziele	82
■ 17.4 Blick in andere Bundesländer	86
■ 18. Maßnahmenvorschläge bis 2020 und darüber hinaus	88
■ Steckbriefe der Flugplätze in Sachsen-Anhalt	92
■ Quellenverzeichnis	138



Der Luftverkehr in Sachsen-Anhalt befindet sich in einer geografisch vorteilhaften Lage. Getreu den luftfahrtspezifischen Traditionen folgend, verfügt das Land über Stärken aus der Zulieferindustrie für Luftverkehrstechnik, der Allgemeinen Luftfahrt und des Luftsports. Darüber hinaus besitzt die Region ein hervorragend ausgebauten Schienen- und Straßennetz im intermodalen Spektrum.

Allerdings existieren Rahmenbedingungen, die die internationale Luftfahrt bestimmen und sich gegenwärtig dramatisch verändern. Verstärkter Wettbewerb, neue Geschäftsmodelle, steigende Treibstoffpreise, Klimaschutzziele, Naturkatastrophen, terroristische Bedrohungen, Gesundheitsrisiken - die Liste der Einflussfaktoren ist lang und fordert von der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik ein weit blickendes, visionäres und strategisches Denken und Handeln.

Mobilität gehört zu den menschlichen Grundbedürfnissen und ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor. Der Transport von Personen und Gütern mit Luftfahrzeugen besitzt dabei einen hohen Stellenwert. Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, große Entfernungen in ähnlicher Geschwindigkeit zu überwinden. Allerdings muss sich der Luftverkehr angesichts der hohen Wachstumsraten verstärkt mit seinen Auswirkungen auf die Umwelt auseinandersetzen. Für die Zukunftsfähigkeit des Luftverkehrssystems ist es von wegweisender Bedeutung, negative Auswirkungen auf die lokale und globale Umwelt entscheidend zu verringern.

Sachsen-Anhalt unterstützt den Aufbau einer leistungsfähigen und konkurrenzfähigen Luftverkehrsinfrastruktur. Dabei nutzt Sachsen-Anhalt seine geografischen Vorteile für die Etablierung innerdeutscher Verbindungen und Zusammenschlüsse. Ein grundsätzlich liberalisierter Luftverkehrsmarkt generiert Wachstum. Die von Sachsen-Anhalt mit unterstützter Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG) mit ihrem Zugpferd Leipzig/Halle hat eine führende Rolle innerhalb des Systems der deutschen Luftverkehrswirtschaft inne. Die Kosten- und Gebührenstrukturen der Luftverkehrslandschaft von Sachsen-Anhalt sind transparent und für Unternehmen attraktiv. Der landesbedeutsame Verkehrsflughafen Magdeburg/Cochstedt orientiert sich optimal an intermodalen Verkehrssystemen am Boden. Technologische, operationelle und anreizbezogene Maßnahmen haben signifikante Reduktionen von Emissionen bewirkt. Und: Sachsen-Anhalt verfügt über höchste Sicherheitsstandards - sowohl im Bereich Betriebssicherheit - als auch im Bereich Gefahrenabwehr.

Die neue Gesamtstrategie, gemeinsam erarbeitet mit den Stakeholdern der sachsen-anhaltinischen Luftverkehrswirtschaft, liegt nun vor und bildet eine umfassende Planungs- und Entscheidungsgrundlage für eine nachhaltige Luftverkehrspolitik in den kommenden Jahren und damit die Voraussetzung für die Verwirklichung unserer Vision bis in das nächste Jahrzehnt. Die zentralen Ziele für den Luftverkehrsstandort Sachsen-Anhalt sind daher:

- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Luftverkehrswirtschaft
- Entwicklung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur
- Betrachtung des Luftverkehrs als ein Gesamtsystem

Visionen, Ziele und Strategien sind die Grundlage - aber deren Erreichung ist die eigentliche Aufgabe. Daher haben wir in die Novelle des Luftverkehrskonzeptes Sachsen-Anhalt einen umfassenden Maßnahmenkatalog integriert, der von den entscheidenden Partnern der Luftverkehrswirtschaft in Sachsen-Anhalt mitgetragen wird. Damit sollen die skizzierten Visionen Wirklichkeit werden und der Luftverkehrsstandort Sachsen-Anhalt für kommende Herausforderungen gestärkt werden.

Neben luftverkehrlichen Aspekten trifft das neue Luftverkehrskonzept umfangreiche Aussagen und Feststellungen zum Umweltschutz, dessen wachsende Bedeutung ein wesentlicher Teil im gesamtpolitischen Erkenntnisprozess geworden ist. Das neue Konzept zur Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur in Sachsen-Anhalt unterliegt auch in den folgenden Jahren einer regelmäßigen und für alle Beteiligten transparenten Fortschreibung. Grund hierfür sind fortlaufende Standortbestimmungen sowie die Definition weiterer geeigneter Maßnahmen. Diese Broschüre beschäftigt sich unter anderem mit dem Flughafenkonzept des Bundes und der bestehenden Luftverkehrsinfrastruktur Sachsen-Anhalts. Es wird auf der Grundlage einer Gesamtbetrachtung der Luftverkehrsinfrastruktur und in Auseinandersetzung mit ausgewählten Gutachteraussagen aufgezeigt, welche Maßnahmen gemeinsam ergriffen werden können, um den Luftverkehrsstandort nachhaltig weiter zu entwickeln.

Ich möchte allen an der Erarbeitung der Novelle zum Luftverkehrskonzept Beteiligten für die hervorragende Zusammenarbeit danken und freue mich auf eine weitere gute Kooperation zur Erreichung unserer Ziele.



Thomas Webel

Minister für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

1. Grundansatz



Begeisterung des Fliegens

Deutschlands Luftverkehrspolitik ist an ein Konzept gebunden, das die Bundesregierung am 27. Mai 2009 beschlossen hat und dessen Betrachtungshorizont bis zum Jahr 2020 reichen sollte. Im Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2013 wurde die Erarbeitung eines aktuellen Luftverkehrskonzepts festgehalten. Dafür erarbeiten das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit den Ländern und anderen Interessengruppen aus dem Luftverkehrsbereich aktuell die erforderlichen Grundlagen und Zielorientierungen aus. Alle Bundesländer wurden befragt, welche Schwerpunkte sich in dem neuen Konzept wiederfinden sollen. In einer Kommission aus Ländervertretern wurden bereits einige eingereichte Themenvorschläge wie die Abschaffung der Luftverkehrssteuer und einheitliche Betriebszeiten sowie der Vorschlag einer direkten

Mitwirkung der Länder innerhalb einer Arbeitsgruppe näher diskutiert.

Die stetige Entwicklung des Luftverkehrsstandorts Sachsen-Anhalt ist ein von allen Akteuren klar formuliertes Ziel. Die Politik und die mit dem Luftverkehrssektor verbundenen gesellschaftlichen Interessenverbände und unternehmerischen Anspruchsgruppen haben Zielvorgaben erarbeitet und formuliert, die in das bestehende europäische und globale Rahmenwerk eingepasst werden.

Um die sachsen-anhaltische Luftfahrt fit für die Zukunft zu machen, arbeitet seit Mai 2013 der „Arbeitskreis Luftverkehrskonzept“. Initiator ist das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Mitwirkende sind die beiden Luftfahrtbehörden und Gesprächspartner weiterer Behörden, Verbände und Unternehmen.

Die vorliegende Broschüre setzt sich umfassend mit dem Luftverkehrssektor Sachsen-Anhalt auseinander. Grundlage ist ein „Positionspapier zum Luftverkehr“ als Teil des Landesverkehrskonzepts. Es beschreibt die Ist-Situation, Statistiken und Prognosen sowie die anvisierten Orientierungen des Landes rund um das Thema Luftverkehr, also im besten Fall die Soll-Situation.

Das Ziel ist klar formuliert: Der Luftverkehrsstandort Sachsen-Anhalt muss zukunftsfähig gestaltet werden. Das Konzept ebnet den Weg für die Sicherung und den Ausbau bestehender Stärken sowie eine mutige Nutzung aller Chancen. Die in enger Zusammenarbeit mit allen Partnern formulierten Maßnahmenpakete sollen dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes zu erhalten und kontinuierlich auszubauen. Dafür wollen und müssen alle an einem Strang ziehen.

Die strategischen Überlegungen aus Sachsen-Anhalt werden außerdem Teil des neuen Luftverkehrskonzepts für Mitteleuropa, an dem auch Sachsen und Thüringen mitarbeiten und –gestalten.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Novellierung des mitteldeutschen Luftverkehrskonzepts in 2015 erarbeitet wird. Damit lehnt es sich eng an die Überlegungen des Bundes und der europäischen Luftverkehrskultur an.

Die Allgemeine Luftfahrt ist der größte Bereich der zivilen Luftfahrt in Deutschland. Die Verkehrsarten der Allgemeinen Luftfahrt sind im Wesentlichen:

- Privatflüge (privater Motorflug, Motorseglerflüge, Ultraleichtflüge)
- Individuelle Geschäftsreise Flüge (gewerblicher Taxiverkehr, Werkverkehr)
- Ausbildungs- und Trainingsflüge/Luftsportflüge
- Gewerbliche Rundflüge
- Arbeitsflüge (Bildflüge, Sprühflüge, Überwachungsflüge etc.)
- Ambulanz- und Rettungsflüge
- Luftfrachtflüge (vorrangig kleinteilige, eilige, aber hochwertige Sendungen)
- Staatsflüge (Polizei, Regierungsflüge)
- Militärflüge

2. Tradition



Hans Grade in seinem Eindecker, 1909

Betrachtet man die allgemeine Entwicklung der Luftfahrt, führen entscheidende Spuren nach Sachsen-Anhalt. Die Geschichte ist dabei eng an zwei Namen gebunden: Hans Grade und Hugo Junkers. Beide Ingenieure beeinflussten mit ihren Visionen, Erfindungen und technischen Meilensteinen die erfolgreiche Geschichte der Luftfahrt und des Flugzeugbaus in Deutschland. An ihre herausragenden Leistungen zum Wohle der Luftfahrttechnik wird heute gern erinnert – beide waren früh mit beeindruckender, wissenschaftlicher Akribie zu Werke gegangen.

Hans Grade gründete 1905 in Magdeburg eine Motorenfabrik und begann mit dem Bau eines Flugzeugs. Nach etlichen gescheiterten Versuchen gelang dem Ingenieur am 2. November 1908 der erste erfolgreiche Motorflug auf dem Cracauer

Anger. Seitdem beansprucht Magdeburg den Titel „Stadt des ersten deutschen Motorflugs“ für sich. Im selben Jahr intensivierte Hugo Junkers die Luftfahrtforschung. Zu diesem Zeitpunkt war er bereits in Dessau mit einer Firma für Gasmotoren ansässig. Seine Forschungsarbeiten waren so erfolgreich, dass im Dezember 1916 der „Tragflügel aus Metall“ vom Kaiserlichen Patentamt mit der Nummer 337522 patentiert wurde - Junkers erwarb allein im Bereich des Flugzeugbaus 50 Patente und für den Bereich der Flugzeugtriebwerke etwa 125. Das erste Metallflugzeug der Welt war ein freitragender Tiefdecker. Die „Junkers J1“ wurde im Jahr 1915 fertiggestellt und stellte die revolutionäre Konstruktion von Hugo Junkers unter Beweis.

Mit Ende des Ersten Weltkriegs wurde Deutschland der Bau von eigenen

Flugzeugen untersagt und der Bestand an Luftfahrtgerät sowie die Luftfahrt im Allgemeinen, drastisch reduziert. Die kleine Anzahl verbliebener Flugzeuge wurde zu Postflugzeugen oder einfachen Reiseflugzeugen umgebaut. Alle samt Notlösungen, die höchstens zwei Personen Platz boten. Hugo Junkers erkannte früh das Problem des Fehlens geeigneter Flugzeuge für den Passagierverkehr. So projektierte, entwickelte und baute man in der Junkers Flugzeug AG Dessau das erste Verkehrsflugzeug der Welt - die Junkers F-13. Das war der Beginn einer Ära des fortschrittlichen Baus von Ganzmetallflugzeugen, die den Begriff „Junkers“ zum Qualitätssymbol erhob und die Stadt Dessau weltweit bekannt machte. Fortan entstanden dort Flugzeuge, die sich durch Robustheit, Zuverlässigkeit und technologischen Vorsprung auszeichneten, allen voran das

Passagierflugzeug JU 90, auch „Der große Dessauer“ genannt. Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten wurde Hugo Junkers, der sich den Plänen der neuen Machthaber widersetzte, all seiner Funktionen, Patente und Rechte an seinen Firmen entzogen und aus Dessau verwiesen. Das Betreten seiner Werke wurde ihm untersagt, Junkers starb an seinem 76. Geburtstag in Gauting bei München.

Doch der Name Junkers verschwand nicht. Er ging in einem völlig neu aufgestellten Großkonzern des Flugzeug- und Flugmotorenbaus auf – der Junkers Flugzeug und Motorenbau AG, kurz JFM AG. Auf dem Gebiet des heutigen Sachsen-Anhalt entstanden neben dem Stammwerk in Dessau Zweigwerke in Magdeburg, Köthen, Halberstadt, Aschersleben, Staßfurt, Bernburg und Schönebeck.



Das erste Verkehrsflugzeug der Welt - die Junkers F-13

Das vorhandene, hohe wissenschaftlich-technische Potenzial und der stetige Forscherdrang brachten weltweit führende Spitzenprodukte der damaligen Zeit hervor, beispielsweise Reihenflugmotoren der Typen JUMO 210, JUMO 211 und JUMO 213, des Reihensternmotors JUMO 222 und der Serienbau von Einspritzpumpen zur Benzindirekteinspritzung für Flugmotoren. Ein großer Meilenstein in der Luftfahrtgeschichte war 1938 die Entwicklung, Erprobung und der Serienbau des weltweit ersten Strahltriebwerkes JUMO 004 b in Axialbauweise, welches in Magdeburg begonnen und in Dessau zu Ende geführt wurde. Hier wurde völliges Neuland betreten und bis heute gültige Grundsätze geschaffen. Doch Sachsen-Anhalts Luftfahrtgeschichte ist

nicht nur mit Hans Grade und Hugo Junkers verbunden. Auch an anderen Standorten wie Halberstadt, Bitterfeld und Halle wurden in nicht unerheblichem Maße Flugzeuge konstruiert und gebaut. Die Halberstädter Flugzeugwerke wurden 1912 als Deutsche Bristol Werke-Flugzeug Gesellschaft mbH gegründet, aus denen ein Jahr später die Halberstädter Flugzeugwerke GmbH entstand. Bis zur Einstellung der Produktion 1918 wurden hier vorwiegend Militärflugzeuge gebaut, das bekannteste ist das Großflugzeug G.I. mit einer Spannweite von 15,50 Metern. In Bitterfeld wurden bis zum Jahr 1919 bei der Firma Elektrochemische Werke Bitterfeld sogenannte Prallluftschiffe der Bauart Parseval, Gasballone sowie Seeflugzeuge in Lizenz der Albatros Flugzeugwerke gebaut.



Junkers-Werke in Dessau, 1928

In Mose bei Magdeburg gelang es dem deutschen Raketenpionier Rudolf Nebel am 29. Juni 1933 die „Magdeburger Pilotenrakete“ erfolgreich zu starten, wenn auch unbemannt. 1938 wurde im Rahmen einer Flugveranstaltung auf dem Flugplatz Magdeburg Süd anlässlich des 30. Jahrestages des ersten deutschen Motorflugs der weltweit erste Doppelschlepp von Segelflugzeugen gefeiert. In Oschersleben arbeiteten die AGO Flugzeugwerke, wo hauptsächlich Militärflugzeuge gebaut wurden. Ein weiteres bekanntes Flugzeugwerk befand sich in Halle, wo 1934 ein Zweigwerk der Firma Leichtflugzeugbau Klemm aus Böblingen gegründet wurde. Drei Jahre später übernahm Friedrich Siebel das Werk, das fortan als Siebel Flugzeugwerke firmierte. Das Ende

des Zweiten Weltkriegs 1945 stoppte zunächst den Flugzeugbau. Die Alliierten, allen voran die USA und die Sowjetunion, schickten gezielt Spezialeinheiten in die Städte der deutschen Flugzeugindustrie, vor allem in die Forschungs- und Versuchsabteilungen. Weil sie internationale Vorschriften des Rechts- und Patentschutzes umgingen, gelangten die Alliierten an bereits erforschten Daten zu Technologien, Projekten und Patenten im Flugzeugbau und nutzen sie für sich. Und was hat Alfred Zimmermann mit der Luftfahrtgeschichte Sachsen-Anhalts zu tun? Der Oberförster aus Detershagen bei Burg meldete im März 1911 erfolgreich ein Patent zur Schädlingsbekämpfung aus der Luft an. Dieses Patent gilt als „Geburtsurkunde des Agrarflugs“.



3. Organisation



Dienstgebäude des Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Die Luftverkehrspolitik wird in Deutschland vom Bund und den Ländern gestaltet, die sich dafür eng mit den relevanten gesellschaftlichen Interessenverbänden und unternehmerischen Anspruchsgruppen abstimmen. Der Handlungsspielraum ist begrenzt: Europäische und/oder internationale Rahmenwerke machen die Freiräume eng. Gehandelt wird deshalb vorausschauend, zusammenhängend und geschlossen – eine moderne, effiziente und ausreichend ausgestattete Luftfahrtbehörde ist schließlich im Interesse aller Beteiligten ein unverzichtbarer Grundstock für die Stärkung des Luftfahrtstandorts Deutschland. Vor allem durch die verstärkte Bildung von Koalitionen mit anderen Mitgliedsstaaten und die damit verbundene strategische Zusammenarbeit kann auch Sachsen-Anhalt Einfluss auf europäische

und internationale Vorgaben und Entscheidungen nehmen.

In Sachsen-Anhalt bilden das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr und das Landesverwaltungsamt mit seinen Fachreferaten die Landesluftfahrtbehörde. Zu ihren Aufgaben gehören neben der Luftverkehrspolitik auch das Luftfahrtrecht sowie diverse Verwaltungsverfahren bei Flugplätzen, einschließlich der dazugehörigen Betriebs- und Sicherheitsaufsicht. Der Verwaltungsaufbau in der Landesverwaltung von Sachsen-Anhalt ist zweistufig, bestehend aus dem Landesministerium als oberste Fachbehörde und dem nachgeordneten Bereich des Landesverwaltungsamts als obere Fachbehörde. Insbesondere die Inspektoren der Landesluftfahrtbehörde im Landesverwaltungsamt bilden die qualitativen Aufsichtsorgane des Luftverkehrs sowie der Luftsicherheit bei den Flugplätzen

und sonstigen Einrichtungen der Luftfahrt. Die wichtigsten Sicherheitsaspekte werden maßgeblich von diesen Mitarbeitern vor Ort kontrolliert. Die neuen Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die schrumpfende öffentliche Verwaltung, auch im Bereich des Luftverkehrs, lassen in der Zukunft Modelle entstehen, bei denen sowohl Fusionen zwischen den beiden Landesluftfahrtbehörden in Sachsen-Anhalt als auch zwischen Instanzen verschiedener Bundesländer angedacht sind.

3.1 Oberste Landesluftfahrtbehörde

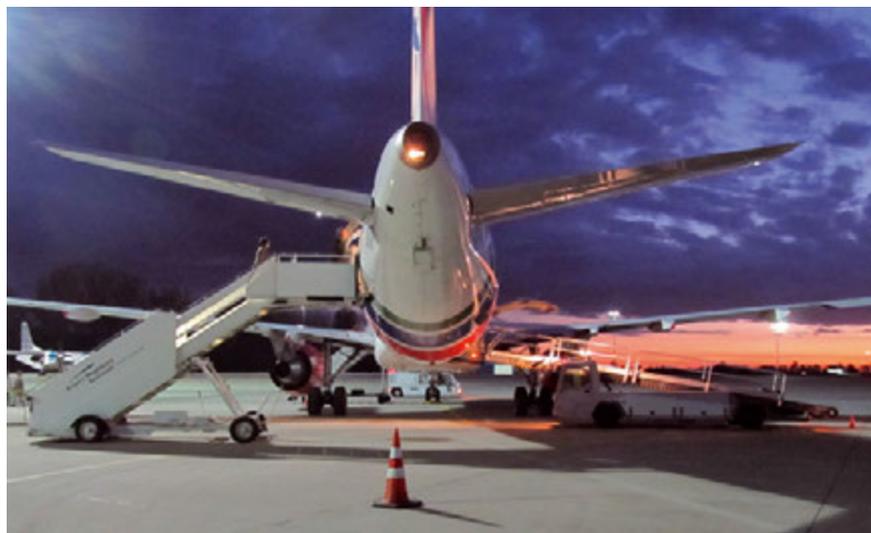
Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr ist als oberste Landesbehörde auch die oberste Luftfahrtbehörde in Sachsen-Anhalt. Bereits aus dem Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung des Landes Sachsen-Anhalts, auf dem die 2005 getroffenen Zuständigkeitsregelung in Bezug auf die Luftsicherheitsbehörde beruht, ergibt sich, dass das Ministerium als zuständiges Fachministerium die Fachaufsichtsbehörde und damit in der Hierarchie die Position der obersten Luftsicherheitsbehörde inne hat. Die obere Luftfahrtbehörde, also das Landesverwaltungsamt, ist dem Ministerium (Referat 33) als oberste Luftfahrtbehörde fachlich unterstellt. Folglich übt das Ministerium als Fachministerium die Fachaufsicht über das Landesverwaltungsamt aus.

Darüber hinaus nimmt das Ministerium die übertragenen Aufgaben der Luftfahrtverwaltung des Bundes im Land wahr.

3.2 Obere Landesluftfahrtbehörde

In Sachsen-Anhalt ist das Landesverwaltungsamt für die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörde nach den luftsicherheitsrechtlichen Vorschriften zuständig und versteht sich als obere Luftsicherheitsbehörde des Landes. Das ist in §14 Abs. 2 der Verordnung über die Zuständigkeit auf verschiedenen Gebieten der Gefahrenabwehr geregelt. Als Bereich des Referats Verkehrswesen ist das Landesverwaltungsamt als Luftverkehrsbehörde einerseits für die Erteilung luftrechtlicher Genehmigungen und Erlaubnisse und andererseits für die Ausübung der Luftaufsicht an Flughäfen und Landeplätzen verantwortlich. Sie besitzt somit eine Überwachungsfunktion für Flugplätze und Luftfahrtunternehmen in Sachsen-Anhalt und vergibt Außenstart- und Landeerlaubnisse sowie Berechtigungen zur besonderen Nutzung des Luftraums. Außerdem genehmigt sie Luftfahrtveranstaltungen, erkennt Prüfer an, gibt luftverkehrsrechtliche Stellungnahmen und Zustimmungserklärungen zu Bauvorhaben ab und verwaltet das Lizenzierungswesen der Luftfahrer. Außerdem führt sie im Rahmen der Luftaufsicht Kontrollen, Abnahmen und Audits durch.

4. Luftverkehrsinfrastruktur



Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt

Die Luftverkehrsinfrastruktur in Sachsen-Anhalt ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Es gibt den landesbedeutsamen Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt und eine Hand voll regionalrelevante Verkehrslandeplätze. Sie stehen für private und gewerbliche Mobilitätsbedürfnisse zur Verfügung. Außerdem ist der internationale Verkehrsflughafen Leipzig/Halle Teil der Luftverkehrsinfrastruktur Sachsen-Anhalt – wenn auch nur indirekt. Denn das Land hält eine Beteiligung von 18,54 Prozent an der Mitteldeutschen Flughafen AG, die unter anderem den Flughafen Leipzig/Halle einschließt. Der liegt zwar territorial in Sachsen, trägt aber in erheblichem Maße zur Erreichbarkeit Sachsen-Anhalts bei.

Die Stärkung des Luftfahrtstandorts Sachsen-Anhalt ist ebenso an die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

dieser Standorte gebunden, wie an die Entwicklung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur. In der globalisierten Wirtschaft kommt dem Luftverkehr eine hohe Bedeutung zu, da die Regionen um Arbeitsplätze, Investitionen und Lebensqualität konkurrieren. Der Standortfaktor der Regionen ist nicht nur entscheidend für die Ansiedlung von Unternehmen, sondern stellt ebenso einen Attraktivitätsfaktor zur Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen der Menschen dar. Auch ein betriebswirtschaftlich defizitär betriebener Flugplatz kann daher von hoher ordnungspolitischer Relevanz sein, um die Erreichbarkeit der Region sicherzustellen.

Die Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen hängt stark vom Wirtschaftswachstum eines Landes ab und geht mit diesem Hand in Hand.

Der Luftverkehr in Sachsen-Anhalt profitiert stark von der geografischen Lage des Bundeslandes, das für den Ost-West-Transfer wichtig ist. Der Luftverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der Logistikkreislaufes Sachsen-Anhalt. Die luftseitige Erreichbarkeit der Oberzentren ist gegeben. Für die weitere positive Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Sachsen-Anhalt muss die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs durch ein leistungsfähiges und attraktives Bedarfsnetz sowie konkurrenzfähige Kosten gewährleistet sein.

Mit Blick auf den immer stärker werdenden europäischen Wettbewerb ist eine leistungsfähige und nachhaltige Infrastruktur die Basis für

luftverkehrswirtschaftlichen Erfolg - und für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Landes. Es werden immer höhere Ansprüche an die zur Verfügung stehende Infrastruktur im Bereich der Luftverkehrsanlagen, an die Anbindung sowie an die flugsicherungsseitige Infrastruktur gestellt. Um die Erreichbarkeit des Luftverkehrs zu verbessern, muss die gegenwärtige und zukünftige Einbindung der Luftverkehrsinfrastruktur in das Gesamtverkehrssystem vorangetrieben werden. Geschehen muss das auch immer unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit – die Möglichkeiten nachfolgender Generationen dürfen niemals gefährdet werden.



Verladung von lebenden Tieren

5. Globalität



Schwerguttransport über Sachsen Anhalt nach Kanada

Der Luftverkehr ist allgemein ein stark reglementierter Bereich. Die Mehrzahl an Standards und Regelungen wird im europäischen und globalen Kontext erarbeitet. Innerhalb der Europäischen Union kümmert sich die seit 2003 bestehende und in Köln ansässige Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) um Belange der zivilen Luftfahrt. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hat ihren Hauptsitz in Kanada. Globale Lösungen sind vor allem im Bereich der Einhaltung nationaler, internationaler, operationeller und technischer Sicherheitsstandards (Safety) erforderlich, nicht zuletzt um die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Diese Entwicklungs- und Verlagerungstendenzen zwingen die Nationalstaaten immer mehr, ihre Strukturen und Regelungen an diese Entwicklungen anzupassen. Auch Umwelt- und Verbraucherschutz werden auf europäischer und

globaler Ebene behandelt. Global betrachtet muss sich die Luftfahrt in Deutschland einigen Herausforderungen stellen, allen voran dem Umgang mit der zukünftigen Wirtschaftsentwicklung und der Liberalisierung des Sektors, wachsender Umwelterfordernisse und der Stärkung der Intermodalität, also der Kombination der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft.

5.1 Herausforderung

„Liberalisierung und Wettbewerb“

Die Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes hat einerseits zu verstärktem Wettbewerb zwischen Fluggesellschaften, Preissenkungen für luftverkehrliche Leistungen und dementsprechend zu einer erhöhten Nachfrage mit entsprechenden Gewinnen in einzelnen Segmenten geführt. Andererseits sind auch verlorene Arbeitsplätze und

Gewinneinbußen zu beklagen. Strukturelle Veränderungen ergaben sich auch durch die Geschäftsmodelle der Billigfluggesellschaften, die durch die Entflechtung des traditionellen Produktes (einfache Netzwerkstrategien, kontinuierliche Anstrengungen zur Kostenreduzierung und innovative Verkaufssysteme) die luftverkehrlichen Leistungen sehr gering halten können. Der direkte und indirekte Wettbewerb mit Billigfluggesellschaften hat viele traditionelle „Netzwerk-Carrier“ gezwungen, ihre Produkte auf Kurz- und Mittelstrecken anzupassen oder zu vereinfachen, um Kosten zu sparen.

5.2 Herausforderung „Umweltschutz“

Wichtige Kostenfaktoren, die insbesondere die Nachfrage beeinflussen, sind neben den allgemeinen Tarifen vor allem die Umweltkosten. Doch die Einhaltung hoher Umweltstandards (Lärm/Emissionen) zählt

mittlerweile zu den Voraussetzungen für das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit eines Verkehrsträgers. Der zu erwartende Trend, dass Umweltkosten vor dem Hintergrund sinkender Treibhausgasemissionen ansteigen werden, kann daher auch als Anreiz oder Herausforderung gesehen werden, um in Deutschland ein so genanntes „level playing field“ zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu schaffen. Der Ausdruck „level playing field“ bezeichnet im Handelsbereich ein Konzept der Fairness, in dem alle die gleiche Chance auf Erfolg haben, wenn sie nach denselben Regeln spielen.

Neben der Einhaltung der Vorgaben der ICAO ist vor allem der Faktor „Lärm“ für die Zusammenarbeit der verschiedenen (politischen) Ebenen - also lokal, regional und national - eine Herausforderung. Hier müssen langfristig Anrainer- und Wirtschaftsinteressen vertretbar ausgeglichen werden.



Luftsport und Natur - harmonisch angepasst

5.3 Herausforderung „Intermodalität“

Die Wettbewerbsfähigkeit von Luftverkehrsverbindungen hängt zunehmend von deren Integration in lokale, regionale und internationale Transport- und Logistikketten ab. Immer mehr Flugplätze, insbesondere

Verkehrsflughäfen, verfügen neben der Einbettung in das lokale und regionale Verkehrssystem auch über eine Anbindung an das Fernbahnnetz.

Die Netzwerkqualität des Standorts ist stark von der Bereitstellung eines effizienten, nachhaltigen und kom-



Abfertigung von Expresscharter auf dem Airport Magdeburg/Cochstedt

fortablen intermodalen Verkehrsnetzes innerhalb seines Einzugsgebiets abhängig. Aufgabe einer intelligenten Luftverkehrspolitik ist es, Flugplätze als Standorte für internationale Unternehmen und Organisationen attraktiv zu machen. Die nahtlose Abfertigung von stetig ansteigenden Passagier-, Gepäck- und

Frachtaufkommen und die effiziente Einhaltung der Sicherheits- und Umweltbestimmungen erfordert nicht nur die optimale Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, sondern auch neue Wege und Konzepte der Zusammenarbeit und die Nutzung technologischer Innovationen.



6. Luftverkehrspolitische Strategien und Ziele



Marshaller Insight

6.1 Ist-Situation

Der Luftverkehrssektor gilt als Wachstumsmarkt – weltweit und in Sachsen-Anhalt. Angetrieben durch die ökonomisch stark wachsenden Länder des Fernen Ostens und die Globalisierung der Wirtschaft wird die Nachfrage nach Transportmöglichkeiten für Passagiere und Fracht steigen. Die globalen Verkehrs- und Wirtschaftsströme verlagern sich und regional wachsen die Wirtschaftszentren immer mehr zusammen.

Europa wird weiterhin um seine Rolle im globalen Wirtschaftskreislauf kämpfen und der deutsche Luftverkehr muss seine Position im globalen Wettbewerb festigen. Hieran wird auch die Mitte Deutschlands wie der Ballungsraum Halle-Leipzig partizipieren. Durch die Generierung geeigneter Rahmenbedingungen

muss auf lange Sicht sichergestellt werden, dass die für Sachsen-Anhalt wichtigen Luftverkehrswirtschaftsunternehmen ihre Bedeutung im internationalen Luftverkehr ausbauen und die Qualität der Wirtschaftsstandorte mit garantieren.

Der weitere Aufbau einer leistungsfähigen Infrastruktur ist dabei von zentraler Bedeutung - vor allem müssen die Flugplätze noch besser in das Gesamtverkehrsnetz eingebunden werden.

**Flugplätze
im Land Sachsen-Anhalt sind**

- Flughäfen
(außerhalb des Landes Sachsen-Anhalt)
- 1. Leipzig/Halle
- 2. Berlin (Flughafensystem)
- 3. Hannover

- Verkehrsflughafen
- 4. Magdeburg/Cochstedt

- Verkehrslandeplatz
- 5. Magdeburg-City
- 6. Dessau
- 7. Stendal-Borstel
- 8. Halle/Oppin
- 9. Ballenstedt

- Sonderlandeplatz
- 10. Allstedt
- 11. Aschersleben
- 12. Bad Bibra
- 13. Burg
- 14. Drosa
- 15. Gardelegen
- 16. Hasselfelde
- 17. Köthen
- 18. Klein Mühlingen
- 19. Klietz/Scharlibbe
- 20. Kunrau/ Jahrstedt
- 21. Schönebeck
- 22. Sprossen
- 23. Laucha
- 24. Merseburg
- 25. Oschersleben
- 26. Renneritz
- 27. Oberrißdorf
- 28. Zerbst
- 29. Dangelstedt

- Segelfluggelände
- 30. Salzwedel-Klein Garz
- 31. Rackith

- Hubschrauberflugplatz
- 32. Universitätsklinikum Magdeburg
- 33. Städtisches Klinikum Magdeburg
- 34. Universitätsklinikum Kröllwitz Halle (Saale)
- 35. Berufsgenossenschaftliche Kliniken Bergmannstrost Halle
- 36. Städtisches Krankenhaus Martha Maria Halle-Dörlau
- 37. Altmark Klinikum Gardelegen
- 38. Städtisches Klinikum Dessau
- 39. Klinikum Bernburg
- 40. Krankenhaus St. Elisabeth und St. Barbara Halle
- 41. Johanniter Krankenhaus Stendal
- 42. HELIOS-Klinik Sangerhausen
- 43. Magdeburger Verlags- und Druckhaus, Barleben
- 44. Möbel Höffner Günthersdorf
- 45. Altenweddingen
- 46. Abbenrode



Grafikgrundlage: Kreisgebietskarte Staatskanzlei Sachsen-Anhalt;
Karte: Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Stand 03/2008

Der Luftverkehr in Sachsen-Anhalt befindet sich insgesamt in einer guten Ausgangsposition. Eckpunkte wie Sicherheit, stabile Rahmenbedingungen, Qualität der Dienstleistung und die geografische Lage haben es zugelassen, dass sich die Branche in den vergangenen Jahren positiv entwickelt hat. Die Nachfrage im Passagierbereich stieg zuletzt stark an. Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr prognostiziert, unter Berücksichtigung der aktuellen luftverkehrspolitischen Entwicklung sowie ausgehend von einem moderaten jährlichen Wirtschaftswachstum von rund zwei Prozent, eine Verdoppelung der Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen in Europa.

Blick in die Statistik (Auszug für 2012)

Passagiere aller Luftverkehrsstandorte im Land: 23 348

Registrierte Luftfahrzeuge im Land: 18

Registrierte Luftfahrtunternehmen im Land: 17

Arbeitsplätze direkt/indirekt (inkl. Leipzig/Halle): ca. 5 900

Frachtaufkommen in Tonnen (Leipzig/Halle): ca. 850 000

Ranking nach Frachtaufkommen in Europa (Leipzig/Halle): 5

Ranking nach Frachtaufkommen in der Welt (Leipzig/Halle): 26

Vor diesem Hintergrund hat sich das Land Sachsen-Anhalt zum Ziel gesetzt, alle aktuell vorhandenen Luftverkehrsstandorte und ihre Infrastruktur zu erhalten. Der Fokus liegt dabei - den Standort Leipzig/Halle einmal ausgeklammert - auf den einzigen, landesbedeutsamen **Verkehrsflughafen** Magdeburg/Cochstedt. Alle Standorte sollen bei der Wahrnehmung ihrer luftverkehrs- und luftsicherheitsrechtlichen Aufgaben fachlich unterstützt werden. Vor diesem Hintergrund soll das Augenmerk auf eine qualitätsgerechte Luftaufsicht gerichtet werden. Das hierfür nötige Fachpersonal schult und setzt der Flugplatzbetreiber selbst ein. Durch qualitätsgerechte Inspektionen und Aufsichtsprüfungen soll ein gehobener Sicherheitsstand erreicht und sichergestellt werden.

Den regionalrelevanten **Verkehrslandeplätzen**, auch Flugplätze des allgemeinen Verkehrs genannt, soll vom Land auch weiterhin finanziell unter die Arme gegriffen werden - soweit sie sich in öffentlicher Hand befinden. Als Beispiel seien die Förderung von Investitionsmaßnahmen zur Verbesserung und Erweiterung der vorhandenen Standards und der Ausrüstungen sowie die Förderung luftsicherheitsrechtlicher Maßnahmen genannt. Durch diese Fördermöglichkeiten können sich die Verkehrslandeplätze zu attraktiven Luftverkehrsstandorten entwickeln

– auch über die Landesgrenzen hinaus. Die zuständigen Landesluftfahrtbehörden unterstützen durch Schulung und Aufsicht die Qualität der Luftaufsicht.

Die **Sonderlandeplätze**, zu denen auch Hubschrauberflugplätze gehören, werden durch das Landesverwaltungsamt in luftverkehrlichen und luftsicherheitsrechtlichen Fragen sowie insbesondere bei der Erstellung von Sicherheitskonzepten fachlich beraten und unterstützt.

6.2 Soll-Situation

Aus den erörterten Grundsätzen, den Einflüssen der Tradition, der

Ist-Situation in der Luftverkehrsinfrastruktur und dem Potenzial, das in ihr steckt, ergeben sich klare, landesplanerische Ziele. Sie nehmen Bezug auf den internationalen Verkehrsflughafen Leipzig/Halle, den landesbedeutsamen Verkehrsflughafen Magdeburg/Cochstedt und die regionalrelevanten Verkehrslandeplätze. Folgende Ziele und Grundsätze wurden formuliert:

Die Einbindung des Landes Sachsen-Anhalt in den nationalen und internationalen Luftverkehr über den außerhalb des Landes gelegenen internationalen Verkehrsflughafen Leipzig/Halle ist zu sichern und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.



Verkehrslandeplatz Halle/Oppin

Warum?

Der Flughafen Leipzig/Halle hat für die Einbindung des Landes Sachsen-Anhalt in den deutschen und europäischen Raum eine besondere Bedeutung. Der Ausbau des auf sächsischem Gebiet liegenden Flughafens wird durch das Land Sachsen-Anhalt unterstützt und mit indirekter Beteiligung über die Mitteldeutsche Flughafen AG betrieben. Außerdem gewährleistet die Anbindung des Flughafens Leipzig/Halle an das Verkehrsnetz über die Bundesautobahn 14, über die Schienenrelation Magdeburg-Halle-Flughafen Leipzig/Halle und über die Regio-S-Bahn-Verbindung Halle-Flughafen Leipzig/Halle für die Bevölkerung und die Wirtschaft Sachsen-Anhalts eine gute Erreichbarkeit.

Der Raum Halle-Leipzig mit dem internationalen Verkehrsflughafen Leipzig/Halle ist als internationales Logistikkreuz zur führenden Verkehrs- und Logistikkompetenzregion in Mitteldeutschland zu entwickeln.

Warum?

Der Ballungsraum Halle-Leipzig erfüllt wichtige Aufgaben zur wirtschaftlichen Entwicklung (unter Einbeziehung der Oberzentren Halle, Magdeburg und Dessau-Roßlau mit ihren Verflechtungsbereichen) in der Metropolregion Mitteldeutschland. Die Ansiedlung des Logistikdienstleisters DHL hat eine Entwicklung ausgelöst, die die wirtschaftliche Bedeutung des Standortes Leipzig-Halle, des Güterverkehrszentrums Leipzig-Wahren, der geplanten Zugbildungsanlage Halle sowie der in diesem Raum tätigen nationalen und internationalen Logistikunternehmen und damit die Entwicklung Mitteldeutschlands zu einer führenden Verkehrs- und Logistikkompetenzregion beschleunigt.

Dem Standort Magdeburg/Cochstedt kommt aufgrund der Kombination von Verkehrsflughafen und Gewerbepark eine besondere Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung zu.



DHL - Hub Leipzig

Warum?

In seiner Doppelfunktion als Logistikstandort und Standort für Industrie und Gewerbe besitzt der Standort Magdeburg/Cochstedt eine hohe Leistungsfähigkeit. Die Kombination von Verkehrsflughafen und Industriestandort ist ein Alleinstellungsmerkmal, das für die weitere Entwicklung des Areals (Industrie- und Gewerbestandort mit Luftanbindung) von besonderer Bedeutung ist.

In den regionalen Entwicklungsplänen sind Verkehrslandeplätze räumlich zu sichern.

Warum?

Zur Ergänzung der Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetze hat sich der Luftverkehr vor allem für die Ober- und Mittelzentren zu einem wichtigen Wirtschafts- und Standortfaktor entwickelt. Die Verkehrslandeplätze Magdeburg-City, Dessau, Halle/Oppin, Ballenstedt und Stendal-Borstel sind deshalb räumlich zu sichern.

Das gilt auch für Sonderlandeplätze, die in den Regionalplänen gesichert werden können.

Für Verkehrsflughäfen und regional bedeutsame Verkehrslandeplätze sind Siedlungsbeschränkungsgebiete in den regionalen Entwicklungsplänen festzulegen, soweit sich die hierfür maßgebenden Geräuschpegel außerhalb der jeweiligen

Flughafen- bzw. Verkehrslandeplatzflächen erheblich auswirken können.

Warum?

Siedlungsbeschränkungsgebiete sichern einerseits die Entwicklungsmöglichkeiten von Flugplätzen und stellen andererseits, beispielsweise für eine geplante Wohnbebauung oder anderer, baulicher Nutzungen mit Lärmsensibilität, einen Schutz der Bevölkerung vor Lärm dar.

Das Ziel heißt Konfliktminimierung. Siedlungsbeschränkungsgebiete an Verkehrsflughäfen entsprechen den Lärmschutzbereichen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm.

In den festgelegten Siedlungsbeschränkungsgebieten ist eine Neuausweisung von Wohnbauflächen und von Flächen für andere, lärmsensible bauliche Nutzungen ausgeschlossen.

Warum?

In der Umgebung von Flugplätzen sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren sowie zur Vermeidung erheblicher Nachteile und Belästigungen bauliche Nutzungsbeschränkungen erforderlich.

7. Luftverkehr und Umweltschutz



Verkehrslandeplatz Ballenstedt

Der Luftverkehr wächst so stark wie kein anderes Verkehrssystem. Er ist heute ein wesentlicher Bestandteil des täglichen Lebens und ein elementarer Faktor für die gesamtgesellschaftliche Entwicklung. Sein Beitrag zu Mobilität und Wohlstand ist erheblich. Das führt zum Verbrauch von natürlichen Ressourcen und hat nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt. Wächst der Luftverkehr, wächst auch die Belastung für die Menschen, vor allem durch Fluglärm. Ebenso wird die Luftqualität durch den Ausstoß von Luftschadstoffen beeinträchtigt. Trotz technischer Fortschritte werden die Erfolge im Umweltschutz in der öffentlichen Wahrnehmung durch das Wachstum des Luftverkehrs überdeckt. Auf Grund gestiegener Zahlen von Starts und Landungen und einer damit einhergehenden verstärkten Sensibilität seitens der Bevölkerung nehmen die

Beschwerden über Fluglärm zu, obwohl in vielen Fällen immer näher an Flughäfen heran gebaut wurde. Eine intensive Auseinandersetzung mit den Vor- und Nachteilen des Luftverkehrs ist für alle Beteiligten unausweichlich. Der Luftverkehr muss in ausgewogener Weise im Rahmen einer integrierten, nachhaltigen Verkehrspolitik behandelt werden. Der Schutz der Anwohner von Flughäfen insbesondere vor Fluglärm ist ein zentrales Anliegen der Landesregierung. Folgende sechs Schwerpunkte wurden zum Thema Umweltschutz formuliert:

7.1 Innovationen und Vogelschutz

Um das stetig steigende Verkehrsaufkommen zu managen, müssen technologische aber auch prozessbasierte Lösungen entwickelt werden, die den Komfort, die Sicherheit, die Zuverlässigkeit und die Vernetzung

im Luftverkehr weiter verbessern. In puncto Sicherheit ist es notwendig, den Piloten mit Assistenzsystemen optimal zu unterstützen, sein Situationsbewusstsein zu stärken und seine Arbeitsbelastung in bestimmten Flugphasen und Notsituationen so gering wie möglich zu halten. Engpässe werden sich künftig nicht nur im Luftraum, sondern auch auf den einzelnen Flugplätzen ergeben. Ausbaupläne für bestehende Standorte werden von der Bevölkerung kaum akzeptiert und angenommen. Doch die fortschreitende Technisierung ist an strenge Vorgaben gebunden – gerade im Umweltbereich. Da technische Innovationen immer auch negative Effekte auslösen können, muss diese Gefahr durch ein bundesweit und international abgestimmtes Vorgehen reduziert werden. Wettbewerbsverzerrungen darf es aufgrund dessen nicht geben.

Eine hohe Priorität in Sachen Umweltschutz und Sicherheit gilt den Gefahren, die von der belebten Umwelt ausgehen. „Vogelschlag“ ist oft ein gehörter Begriff. Derartige Kollisionen zwischen Vögeln und Luftfahrzeugen verursachen neben den Gefährdungspotenzial für Leib und Leben nicht nur hohe Reparatur- und Ausfallkosten, sondern können auch in ungünstigen Fällen die Flugtauglichkeit eines Luftfahrzeugs erheblich einschränken. Daher setzt das Land Sachsen-Anhalt in

diesem Zusammenhang im Rahmen nationaler und internationaler Richtlinien und Standards auf moderne Präventivkonzepte, die in erster Linie im Bereich der Raumordnung und des Biotopmanagements von Flugplätzen angesiedelt sind.

Die Maßnahmen erstrecken sich auf den Flugplatz selbst und schließen auch die Umgebung in einem Radius von mindestens 13 Kilometern ein. Man spricht hier vom sogenannten Bird Cycle (übersetzt: Vogelkreis). Dafür findet eine enge Kooperation mit dem Deutschen Vogelschlagkomitee und dem Deutschen Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e. V. statt. Deren Fachleute helfen beispielsweise bei der Beurteilung von geplanten Maßnahmen im Umfeld von Flugplätzen wie der Anlage und Ausgestaltung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der Werbung von Bodenschätzen.

Außerdem leisten sie Unterstützung bei der Planung von Infrastrukturmaßnahmen im Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbau oder der Anlage von Industriegebieten, sofern davon Einflüsse auf die Vogelschlagsituation in der Luftfahrt zu erwarten sind. Auch bei der Ausweisung von Schutzgebieten in Flugplatznähe sind die Experten mit Rat und Tat zur Stelle. Das Ergebnis: Ein verträgliches Nebeneinander von Umwelt, Natur und Luftfahrt.

7.2 Reduzierung des Fluglärms und seiner Wirkung

Luftverkehr verursacht Lärm. Ihn zu reduzieren, ist nicht so einfach. Eine generelle Regelung zum Schutz vor Lärmimmissionen durch den Luftverkehr, die insbesondere die Lärmbelastung begrenzt, die auf ein Grundstück einwirken darf, gibt es in Deutschland nicht. Vielmehr regeln unterschiedliche Rechtsnormen die verschiedenen Geräuschvermeidungs- und Minderungsmöglichkeiten. So regelt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) nur einen kleinen Teilbereich des Fluglärmschutzes. Fluglärmschutz-Grundsätze und Regelungen finden sich vor allem im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglSchG) sowie den jeweils untergeordneten Rechtsverordnungen. Weil der Luftverkehr immer mehr zunimmt, wurde das Fluglärmschutzgesetz 2007 novelliert, was unter anderem eine Verschärfung für die Einrichtung von Lärmschutzbereichen an Flugplätzen bedeutete.

In der Praxis herrscht ein von Flugplatz zu Flugplatz unterschiedliches Schutzkonzept und -niveau. Oftmals wird aus Ermangelung an einheitlichen Maßstäben in Anlehnung an verwandte Sachgebiete vorgegangen. Beispiel: Der Bodenschall auf dem Flugplatzgelände wird im Regelfall in Anlehnung an das BImSchG

nach der „TA Lärm“ bewertet sowie als Einwirkungsbereich für die Berechnung der Fluglärmbelastung in der Umweltverträglichkeitsprüfung das Lärmberechnungsverfahren nach FluglSchG herangezogen. Im Planfeststellungsbeschluss zum Verkehrsflughafen Leipzig/Halle wurde ein auf Anzahl und Höhe der Maximalpegel bezogenes Kriterium verwendet, was zu größeren Schutzzonen führte. Der Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt besitzt noch keine Lärmschutzbereiche, obwohl eine Fluglärmmmission frühzeitig installiert worden ist. Lärmschutzbereiche werden auf Grundlage von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs in etwa zehn Jahren unter Berücksichtigung eines gegebenenfalls zu erwartenden Ausbaus des Flugplatzes festgelegt. In die Berechnungen gehen vor allem die Geräuschemissionsdaten der Luftfahrzeuge, die Zahl der Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahres sowie die Verläufe der Ab- und Anflugstrecken und Platzrunden ein. Auch Überflüge über eine Start- und Landebahn in niedriger Höhe ohne Bodenkontakt, Rollbewegungen der Luftfahrzeuge vor dem Start und nach der Landung sowie der Betrieb von Hilfsgasturbinen der Flugzeuge werden berücksichtigt. Daten dieser Art liegen für Magdeburg/Cochstedt bisher nicht vor. Doch Lärmschutzregelungen greifen nicht nur bei den Großen. Auch für kleinere und

mittelgroße Landeplätze kann das FluglSchG zur Anwendung kommen. Für Flugplätze sollten gemäß den Landesentwicklungsplänen Siedlungsbeschränkungsgebiete in den regionalen Entwicklungsplänen festgelegt werden, soweit sich die hierfür maßgebenden Geräuschpegel außerhalb der Luftverkehrsstandorte erheblich auswirken können. In den Siedlungsbeschränkungsgebieten ist eine Neuausweisung von Wohnbebauung und Flächen für andere lärmsensible bauliche Nutzungen ausgeschlossen.

7.3 Reduzierung von Schadstoffen in der Luft

Luftverunreinigungen entstehen im Wesentlichen durch die Antriebsmotoren und Triebwerke der Luftfahrzeuge. Auch die Motoren der Fahrzeuge auf dem Vorfeld und die der Fahrzeuge von Passagieren, Besuchern, Taxen oder Bussen haben daran ihren Anteil. Doch die Belastung durch Schadstoffe verkehrender Flugzeuge ist im Vergleich zum nicht flughafenbedingten Straßenverkehr gering. Die Schadstoffemissionen von Flugzeugen sind schon allein wegen der verhältnismäßig schnellen Ortsveränderung der Emissionsquelle weniger gebündelt als im normalen Straßenverkehr. Außerdem liegt ein geringerer Gleichzeitigkeitsfaktor vor, da die (Flug-)Bewegungen der Luftfahrzeuge auf der Bahn hintereinander und in zeitlichen Intervallen

stattfinden. Betrachtet man das Schadstoffspektrum von Triebwerksabgasen, stellt man fest, dass keine anderen Stoffe emittiert werden, als bei anderen Verbrennungsvorgängen auch.

7.4 Vereinbarkeit von Luftverkehr und Naturschutz

Es gibt motorgetriebene und nicht motorgetriebene Luftfahrzeuge. Es gibt Modellflugzeuge, Drachen- und Gleitschirmflieger, Segel- und Sportflugzeuge, größere Flächenflugzeuge, strahlgetriebene Luftfahrzeuge und Hubschrauber. Bei allen Arten von Flugobjekten werden in der Literatur Reaktionen von Vögeln beschrieben, wenn diese den Brut- oder Rastplatz überfliegen. In der Luft stoßen sie außerdem immer wieder mit Vögeln zusammen, was mit größeren Schäden verbunden sein kann. In Deutschland gibt es den Ausschuss zur Verhütung von Vogelschäden im Luftverkehr e. V. (DAVVL). Seit mehr als 50 Jahren befasst er sich mit diesen Phänomenen. Das Luftverkehrsgesetz regelt Belange des Natur- und Artenschutzes nur am Rande.

7.5 Genehmigung von Flugplätzen

Welche Anforderungen für die Genehmigung von Flugplätzen erfüllt sein müssen, regelt § 6 LuftVG. Demnach ist bei planfeststellungsbedürftigen Flugplätzen die Umwelt-

verträglichkeit zu prüfen, was die Prüf- und Verfahrensanforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) nach sich zieht. Zu prüfen ist, wie sich der Flugplatz selbst und sein Betrieb sowie die Flugbewegungen auswirken. § 6 Abs. 2 LuftVG gibt für alle Genehmigungen von Flugplätzen vor, dass die Erfordernisse des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Schutz vor Fluglärm angemessen zu berücksichtigen sind. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung muss gemacht werden. Egal, ob der Flugplatz originär planfeststellungsbedürftig ist, oder nicht. Bei Flugplätzen mit einer Start- und Landebahngrundlänge von mindestens 1500 Meter ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend. Bei Start- und Landebahngrundlängen von weniger als 1500 Meter ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgeschrieben.

7.6 Verhalten im Luftraum

Über die §§ 1 Abs. 1, 29 Abs. 1 S. 1 LuftVG wird von der Rechtsprechung die öffentliche Sicherheit als Anforderung an das Verhalten im Luftraum in das Luftverkehrsrecht eingebunden. Das bedeutet: Im Luftverkehrsrecht gelten sämtliche Rechtsätze des öffentlichen Rechts, die durch die Nutzung des Flugraums tangiert werden können, darunter auch sämtliche Bestimmungen des Naturschutzes und der Landschafts-

pflege. Abgesehen von der Planfeststellung für Flugplätze kommt dem Luftverkehrsrecht keine konzentrierende Wirkung zu. Die Frage der Zulässigkeit von Luftverkehr und dessen Beschränkungen sind daher zusätzlich an allen öffentlich-rechtlichen Bestimmungen zu messen, damit auch an den Bestimmungen des Natur- und Artenschutzes. Um Vögel nicht zu beunruhigen oder zu gefährden, werden Mindestflughöhen ab 600 Meter über Grund, seitliche Mindestabstände von bekannten Brut- und Rastplätzen störungsempfindlicher Arten, die Festlegung von Flugkorridoren und -routen sowie jahres- und tageszeitliche Einschränkungen empfohlen. Darüber hinaus spielen ausgewiesene Vogelschutzgebiete, bekannte Zugrouten sowie Rast- und Schlafgewässer mit großen Vogelansammlungen bei Planungen und Genehmigungen von Flugplätzen eine gewichtige Rolle.

In Sachsen-Anhalt sind 32 Europäische Vogelschutzgebiete ausgewiesen. Das Vogelschutzgebiet „Aland-Elbe-Niederung“ hat seit 2009 eine Verordnung mit gesamtspezifischem Schutzstatus. Alle anderen – mit Ausnahme „Landgraben-Dumme-Niederung“, „Milde-Niederung“, „Klitzter Heide“ und „Altengraber Heide“ - beinhalten nationale Schutzgebiete, die jedoch nicht immer das Gebiet komplett abdecken und auf den europäischen Schutzstatus näher eingehen.

Gebietsname	Fläche (ha)
Vogelschutzgebiet Colbitz-Letzlinger Heide	20 383
Mittlere Elbe einschließlich Steckby-Lödderitzer Forst	19 070
Nordöstlicher Unterharz	16 988
Vogelschutzgebiet Drömling	15 265
Elbaue Jerichow	13 427
Hakel	6441
Zerbster Land	6207
Vogelschutzgebiet Hochharz	6112
Vogelschutzgebiet Annaburger Heide	6076
Untere Havel/Sachsen-Anhalt und Schollener See	5744
Aland-Elbe-Niederung	5123
Feldflur bei Kusey	4911
Saale-Elster-Aue südlich Halle	4760
Mündungsgebiet der Schwarzen Elster	3921
Vogelschutzgebiet Altengrabower Heide	3742
Buchenwälder um Stolberg	3677
Vogelschutzgebiet Fiener Bruch	3667
Vogelschutzgebiet zw. Wernigerode u. Blankenburg	3613
Landgraben-Dumme-Niederung	2577
Wulfener Bruch und Teichgebiet Osternienburg	2258
Vogelschutzgebiet Kletzer Heide	2252
Milde-Niederung/Altmark	2207
Mittlere Oranienbaumer Heide	2024
Huy nördlich Halberstadt	2005
Glücksburger Heide	1803
Zeitzer Forst	1718
Fallsteingebiet nördlich Osterwieck	1390
Mahlpuhler Fenn	1210
Helmestausee Berga-Kelbra (Anteil Sachsen-Anhalt)	784
Salziger See und Salzatal	650
Auenwald Plötzkau	385
Bergbaufolgelandschaft Kayna Süd	222

8. Luftverkehr und Sicherheit



Bundespolizei im Einsatz

Luftfahrt ist ein internationaler, integrativer Bereich. Der Luftverkehr in der Mitte Deutschlands kann und darf deshalb nicht isoliert betrachtet werden. Eine intensive Zusammenarbeit und Kooperation mit den Nachbarländern ist wichtig - Sachsen-Anhalt kann vor allem seine Expertise im Zusammenhang mit der Region Mitteldeutschland einbringen.

Die Kommunikation mit den verschiedenen Interessengemeinschaften ist für eine nachhaltige Luftverkehrspolitik ein wesentlicher Aspekt. Voraussetzung für die Bewältigung der Aufgaben, die sich für die Behörden künftig stellen werden, ist die Schaffung von effizienten Strukturen in den Luftfahrtbehörden, abgegrenzten und klaren Kompetenzen sowie Akteuren, die über die notwendige Kompetenz, Ausbildung und Professionalität verfügen.

Die Maßnahmen für die Luftsicherheit am Boden und in der Luft befinden sich auf einem hohen Niveau, das stetig verbessert wird. Ziel ist es, unrechtmäßige Eingriffe in den zivilen Luftverkehr zu verhindern. Sicherheitsmaßnahmen und Verordnungen werden – auch in Abhängigkeit der aktuellen Bedrohungslage – laufend aktualisiert und weiterentwickelt. Zu den EU-weit einheitlichen Sicherheitsmaßnahmen zählen heute unter anderem Personen- und Warenkontrollen sowie die Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks. Die Mitgliedstaaten wurden zudem zur Erstellung eines Nationalen Luftsicherheitsprogramms, zur Anfertigung eines Nationalen Qualitätskontroll- und Schulungsprogramms und zur Durchführung umfassender Kontrollen im Hinblick auf die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen auf den Flughäfen verpflichtet. Auf nationaler Ebene

wird das europäische Recht durch das Luftsicherheitsgesetz ergänzt, was am 15. Januar 2005 in Kraft trat. Es enthält Regelungen, die einen wirksamen Schutz des Luftverkehrs vor Angriffen wie Flugzeugentführungen und Sabotageakten bieten sollen. Dazu wurden Luftsicherheitsbehörden gebildet und die Fluggesellschaften und Flughafensbetreiber verpflichtet, umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen. Gemäß dem Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) werden die Aufgaben der

Luftsicherheitsbehörden von den Ländern im Auftrag des Bundes ausgeführt, soweit dies nicht in bundeseigener Verwaltung geschieht. In Sachsen-Anhalt ist die für den Luftverkehr zuständige Luftsicherheitsbehörde im Landesverwaltungsamt angesiedelt. Die Fachaufsicht übt das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr aus. Weiterhin enthält das Gesetz auch Befugnisse für die Landespolizei, die in Abstimmung mit der Luftsicherheitsbehörde tätig wird.



Scening im Airport Magdeburg/Cochstedt

9. Luftverkehr und Tourismus



Terminalbereich Magdeburg/Cochstedt

Luftverkehr und (Flug-)Tourismus hängen unmittelbar zusammen. Zwar ist Mitteldeutschland im Allgemeinen und Sachsen-Anhalt im Speziellen für Touristen aus aller Welt kein primäres Ziel, doch das vorhandene Aufkommen von Gästen aus dem Ausland muss gepflegt und den Möglichkeiten entsprechend ausgebaut werden. Zu den für Sachsen-Anhalt wichtigsten Quellmärkten gehören zum einen die europäischen Staaten Großbritannien, Niederlande, Polen, Österreich und die Schweiz und zum anderen die außereuropäischen Staaten Brasilien, Israel, China und Australien. Diese Quellmärkte werden nochmals in A-, B- und Dynamikmärkte unterteilt. Bei den A-Märkten handelt es sich um die primär zu bearbeitenden Quellmärkte, die aufgrund starker Marktdynamik immer mehr fokussiert werden. Bei den B-Märkten handelt es sich um sekundär zu

bearbeitende Quellmärkte. Die dritte Marktkategorie umfasst die Dynamikmärkte. Hierbei handelt es sich um Quellmärkte, die in den letzten Jahren eine sehr positive Entwicklung durchlebt haben und demzufolge ein beträchtliches Potenzial für die Zukunft beinhalten. Sie gelten als sogenannte Beobachtungsmärkte.



Betrachtet man den Flugtourismus, spielt diese Einteilung eine tragende Rolle. Vor allem die A-Märkte Großbritannien und die Schweiz rücken in den Fokus. Interessante Flugtourismuskörpersmärkte bei den B-Märkten sind neben Spanien, Italien und Österreich auch die USA als Überseemarkt. Bei den Dynamikmärkten spielt, mit Ausnahme Polens, bei allen Zielen der Flugtourismus eine prägnante Rolle. Für Sachsen-Anhalt nehmen Interkontinentalverbindungen und daher die beiden Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel, aber auch der internationale Verkehrsflughafen Leipzig/Halle, eine signifikante Rolle ein. Legt man hierbei die Prognosen für die Quellmärkte mit besonderer Relevanz für den Flugtourismus zusammen, so ergibt sich bis 2020 für alle fünf ostdeutschen Bundesländer ein beachtliches Wachstumspotenzial.

Doch das Luftverkehrssystem in Sachsen-Anhalt kann auch durch den sogenannten Inbound-Tourismus weiter wachsen – also auf dem Gebiet des grenzüberschreitenden Reiseverkehrs aus dem Ausland. Das kann speziell aufgrund des Messe- und Städtetourismus sowie der Flusskreuzfahrten gelingen. Der Nationalpark Hochharz, die Elbe, die Unesco-Welt-erbestadt Quedlinburg sowie die Oberzentren Magdeburg und Halle halten in puncto Attraktivität auch international mit. Damit besteht für den internationalen Verkehrsflughafen Leipzig/Halle ein besonders großes Potenzial, um in Europa aber auch außerhalb Europas signifikante Steigerungen des Inbound-Tourismus zu generieren. Darüber hinaus können der Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt sowie die regional-relevanten Verkehrslandeplätze in Sachsen-Anhalt profitieren.



Ankunft von Borussia Dortmund am Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt

10. Situation und Entwicklung des Luftverkehrs



Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt

10.1 Überblick

2013 gab es in Sachsen-Anhalt nach Angabe des Statistischen Bundesamtes acht Unternehmen der Luftfahrt, von denen alle ihren wirtschaftlichen Schwerpunkt im Bereich des Taxi- und sonstigen Nahluftverkehrs hatten.

Davon fielen sechs in die Kategorie der Rundflug-, Charter- und Gelegenheitsflugunternehmen sowie zwei in den Bereich der Helikopter-Luftfahrtunternehmen.

Die landesweit bedeutendsten operierenden Luftfahrtunternehmen - gemessen an den Passagierzahlen - sind die Lips Flugdienst GmbH und Air Lloyd Deutsche Helicopter Flugservice GmbH.

Neben den genannten gibt es noch weitere Unternehmen, die an den regionalrelevanten Verkehrslande-

plätzen in den Bereichen Charter- und Gelegenheitsverkehr, Arbeitsflüge sowie der Luftrettung tätig sind.

Die Statistiker geben weiterhin an, dass 2013 landesweit 18 zivile Luftfahrzeuge sowie mehrere Luftsportgeräte registriert waren. Keines fiel in den Bereich der allgemeinen Luftfahrt. Eine statistisch nicht erfasste Anzahl Luftfahrzeuge wird dem Luftsport zugeordnet, gestaffelt nach Ultraleichtflugzeugen, Drehflüglern (Gyrokopter), Segelflugzeugen und anderen.

An nachfolgend aufgelisteten Flughäfen und Verkehrslandeplätzen in Sachsen-Anhalt gibt es bedeutenden Flugverkehr.

Die Eigentumsverhältnisse an den Standorten gestalten sich wie folgt:

- **Verkehrsflughafen Leipzig/Halle**
Mehrheitsgesellschafter des Flughafens ist mit 94 Prozent die Mitteldeutsche Flughafen AG (Wortmarke: Mitteldeutsche Airport Holding). Gesellschafter der Mitteldeutschen Airport Holding sind ausschließlich Ge-

bietskörperschaften, und zwar der Freistaat Sachsen mit 77,29 Prozent, das Land Sachsen-Anhalt mit 18,54 Prozent, die Stadt Dresden mit 1,87 Prozent, die Stadt Leipzig mit 2,1 Prozent und die Stadt Halle mit 0,2 Prozent. Der Landkreis Nordsachsen, in dem der Flughafen liegt, sowie die Stadt Schkeuditz besitzen je 0,25 Prozent des Flughafens, außerdem ist Sachsen mit 5,5 Prozent direkt an der Flughafen Leipzig/Halle GmbH beteiligt.



Flughafen Leipzig/Halle

■ **Verkehrsflughafen Magdeburg/Cochstedt**

100 Prozent Airport Development A/S



■ **Verkehrslandeplatz Ballenstedt**

49,5 Prozent Stadt Ballenstedt, 39,5 Prozent Landkreis Harz,
10 Prozent Stadt Thale, 1 Prozent Wärmeerzeugung Ballenstedt GmbH



■ **Verkehrslandeplatz Dessau**

100 Prozent Stadtwerke Dessau



■ **Verkehrslandeplatz Halle/Oppin**

100 Prozent Flugplatzgesellschaft mbH Halle-Oppin



■ **Verkehrslandeplatz Magdeburg-City**

100 Prozent MB Flugplatz Magdeburg Betreibergesellschaft mbH



■ **Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel**

Flugplatzgesellschaft Stendal-Borstel mbH als Gesellschaft der öffentlichen Hand mit den Gesellschaftern Landkreis Stendal (55 Prozent), Hansestadt Stendal (40 Prozent) und AERO-CLUB Stendal e.V.(5 Prozent).





Geschäftsreiseverkehr

2013 gab es in Sachsen-Anhalt mehr als 78 000 Starts (= 156 000 Flugbewegungen) von Luftfahrzeugen. Den größten Anteil daran tragen die Verkehrslandeplätze Magdeburg-City und Halle/Oppin, auf die 28 000 und rund 30 000 Flugbewegungen entfielen.

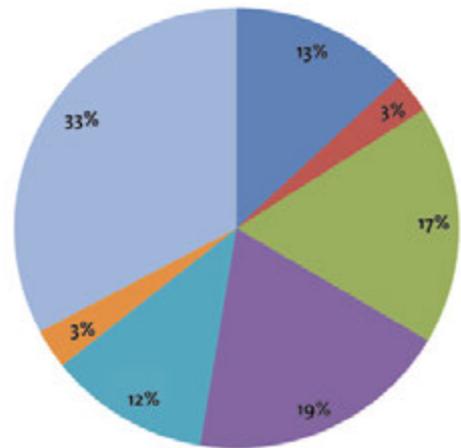
Auch in Ballenstedt und Stendal-Borstel gab es mit etwa 20 000 bzw. 18 000 Starts ebenfalls Luftverkehrsaktivitäten in erheblicher Zahl. Zusammen mit Magdeburg/Cochstedt und Dessau fanden an diesen sechs Standorten zwei Drittel aller Flugbewegungen im Land statt.

Der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle wird derzeit von 19 verschiedenen

Fluggesellschaften bedient, die von diesem Standort aus zu 46 Destinationen fliegen.

Gesamte Luftfahrt in Sachsen-Anhalt 2013

2013 insgesamt 13.358 Starts im gewerblichen Luftverkehr



Quelle: MKmetric GmbH



Verkehrsluftfahrt

Fluggesellschaftsspezifische Auswertungen seines Aufkommens von 2,23 Millionen Passagieren in 2013 (plus 14,5 Prozent zu 2003) wurden nicht veröffentlicht. Die Anteile der einzelnen Fluggesellschaften daran können jedoch durch eine Analyse der Flugpläne näher bestimmt werden.

Diese zeigt, dass rund ein Drittel aller Sitzplätze ab Leipzig/Halle durch Lufthansa bzw. deren Tochterunternehmen Germanwings angeboten werden, während auf Air Berlin rund ein Viertel der angebotenen Kapazität entfällt. Weitere für den Standort erwähnenswerte Fluggesellschaften sind Condor, Ryanair, Pegasus, Turkish Airlines, Tuifly, Austrian Airlines sowie Etihad Regional.

Der Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt verfügt mit Stand November 2014 über keine Flüge des Linienverkehrs. Für 2015 sind einzelne Charterketten zu Urlaubszielen am Mittelmeer geplant.

Bis 2013 bediente die irische Billigfluggesellschaft Ryanair die saisonal angebotenen Strecken nach Palma de Mallorca und Girona. Im selben Jahr wurde auch die Strecke nach München von CSO City Fly eingestellt.

10.2 Passagier- und Frachtverkehr

Passagierverkehr

Im Jahr 2013 wurden von und nach Sachsen-Anhalt insgesamt 18 763 Flugpassagiere befördert – das ist viermal mehr als noch 2004 (4288 erfasste Flugpassagiere). Rund 88 Prozent wurden auf den Linienflugverkehr am Standort Magdeburg/Cochstedt abgefertigt, während der übrige Teil auf den Bedarfsluftverkehr an anderen Standorten entfiel.

Im Detail verzeichneten die Luftverkehrsstandorte des Landes folgende Aufkommen:



Terminalbereich Magdeburg/Cochstedt

Standort	Dessau	Halle/ Oppin	Sonstige
Passagiere 2004	35	642	1.394
Passagiere 2013	188	1.327	487

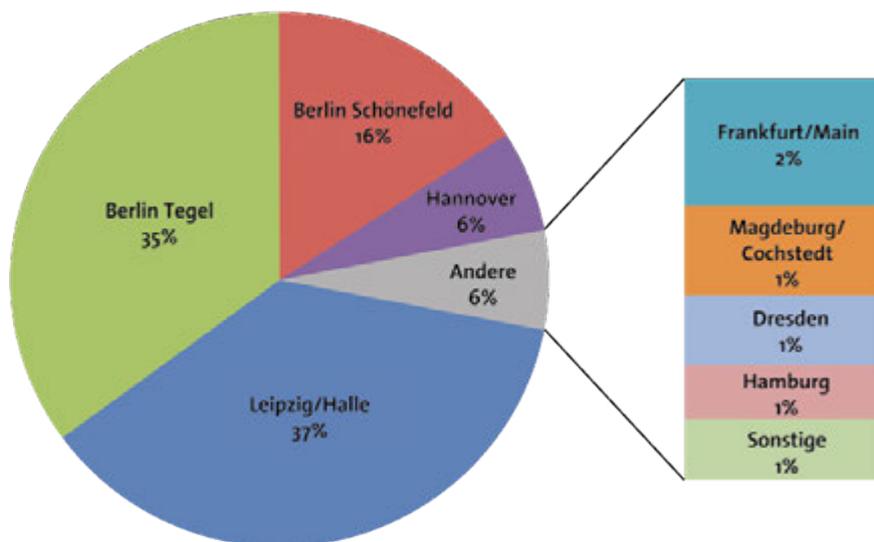
Standort	Magdeburg- City	Magdeburg/ Cochstedt	Stendal- Borstel
Passagiere 2004	1.703	0	514
Passagiere 2013	274	16.485	2

Quelle: Modellsimulation für das Jahr 2013, MKmetric GmbH 2014

Basierend auf einer Gesamtnachfrage von rund 1,46 Millionen Passagieren im Land sind die Luftverkehrsstandorte in Sachsen-Anhalt derzeit von nachrangiger Bedeutung für die Passagierluftfahrt.

Die Zahl wurde auf Basis einer Abschätzung für den Bundesverkehrswegeplan 2015 unter Berücksichtigung einer Extrapolation der Verkehrsströme von 2010 und 2030 ermittelt. Es gilt: 1 Flugreise = 2 Flüge.

Gewählte Flughäfen für Flugreisen ab Sachsen-Anhalt



Quelle: Modellsimulation für das Jahr 2013 (Passagierströme und Luftverkehrsnetz),
MKmetric GmbH 2014

Das Diagramm zeigt deutlich, dass die Bedienung der Luftverkehrsnachfrage im gewerblichen Passagierverkehr (Linie und Charter) im Jahr 2013 jenseits des Regionalflughafens Magdeburg/Cochstedt überwiegend durch Flughäfen außerhalb Sachsens-Anhalts erfolgte. Meistens entschieden sich die Passagiere für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle.

Auf ihn entfielen 37 Prozent der sachsen-anhaltischen Luftverkehrsnachfrage von insgesamt rund 723 000 Flugreisen. Aber auch die beiden Berliner Flughäfen Tegel und Schönefeld werden stark frequentiert. Der Standort Hannover ist aufgrund der kurzen Wege vor allem für Reisende aus den nördlichen Landesteilen Sachsens-Anhalts interessant.

In der Kategorie „Andere“ soll vor allem der Frankfurter Rhein-Main-Flughafen genannt werden, der durch sein großes Portfolio an nonstop erreichbaren Destinationen unterschiedlicher Fluggesellschaften besonders für den Interkontinentalverkehr von großer Bedeutung ist. Wer welchen Flughafen wählt, hängt vor allem davon ab, wo er wohnt.

Kreis/ Marktanteil	Halle- Leipzig	Berlin- Tegel	Berlin- Schönefeld	Hannover	Frankfurt/ Main
Dessau-Roßlau Kreisfreie Stadt	24%	50%	24%	0%	1%
Halle/Saale Kreisfreie Stadt	65%	19%	10%	0%	1%
Magdeburg Kreisfreie Stadt	16%	48%	22%	9%	2%
Altmarkkreis Salzwedel	0%	34%	6%	36%	5%
Anhalt- Bitterfeld	44%	33%	19%	1%	1%
Jerichower Land	3%	68%	27%	1%	1%
Börde	15%	30%	18%	29%	5%
Burgenland (D)	65%	17%	6%	0%	5%
Harz	21%	18%	12%	36%	4%
Mansfeld- Südharz	54%	17%	9%	8%	6%
Saalekreis	68%	18%	9%	0%	1%
Salzland	45%	28%	11%	5%	2%
Stendal	1%	68%	18%	7%	2%
Wittenberg	12%	59%	28%	0%	1%

Quelle: Modellsimulation für das Jahr 2013, MKmetric GmbH 2014



Flughafen Leipzig/Halle

Kreis/ Marktanteil	Magdeburg/ Cochstedt	Dresden	Hamburg	Sonstige
Dessau-Roßlau Kreisfreie Stadt	0%	1%	0%	0%
Halle/Saale Kreisfreie Stadt	0%	3%	0%	1%
Magdeburg Kreisfreie Stadt	1%	0%	1%	1%
Altmarkkreis Salzvedel	0%	0%	17%	2%
Anhalt- Bitterfeld	1%	2%	0%	0%
Jerichower Land	0%	0%	0%	0%
Börde	2%	0%	0%	2%
Burgenland (D)	0%	3%	0%	3%
Harz	7%	0%	0%	2%
Mansfeld- Südharz	3%	0%	0%	3%
Saalekreis	1%	2%	0%	1%
Salzland	8%	0%	0%	1%
Stendal	0%	0%	3%	0%
Wittenberg	0%	0%	0%	0%

Quelle: Modellsimulation für das Jahr 2013, MKmetric GmbH 2014

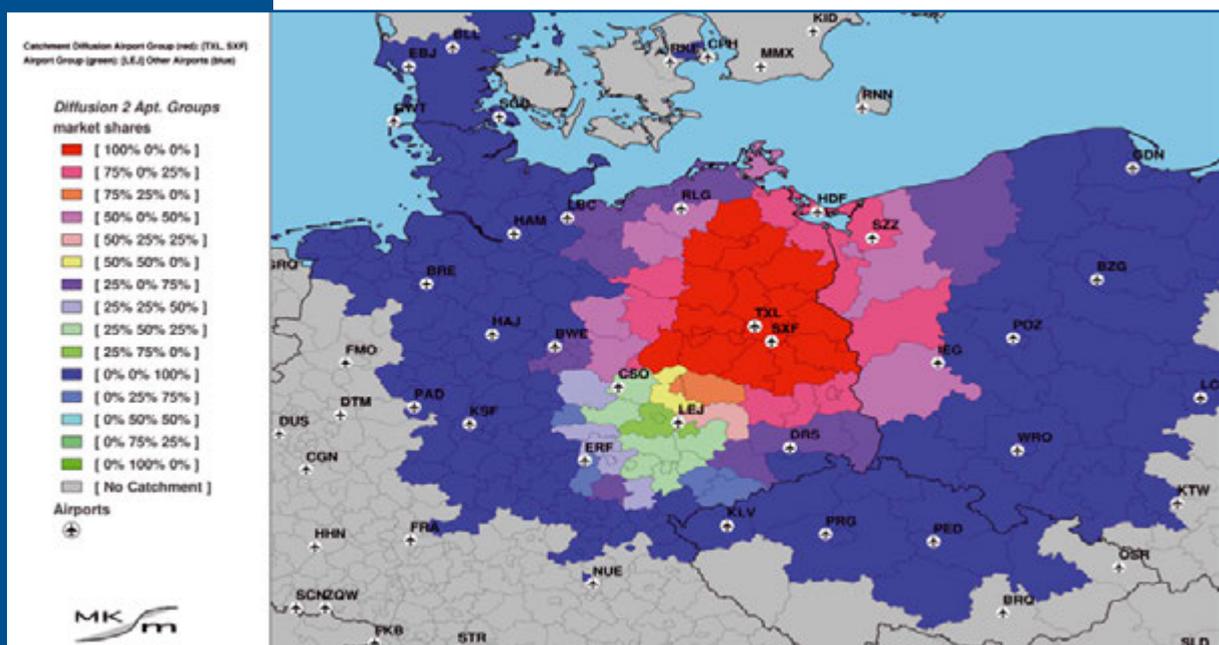


Flughafen Berlin-Tegel

Abgesehen von der Dominanz der Berliner Standorte lässt die oben abgebildete Tabelle folgende Strukturen erkennen: Der Verkehrsflughafen Leipzig/Halle wird mehrheitlich in den Regionen im Süden des Landes (Saalekreis, Halle, Burgenland, Mansfeld-Südharz, Salzland) gewählt, wo er teilweise mehr als zwei Drittel der Nachfrage auf sich vereint. Dagegen wird Hannover als Flughafen besonders aus dem Harz sowie dem Altmarkkreis Salzwedel für jeweils mehr als ein Drittel für Flugreisen gewählt. Im letztgenannten Kreis kann der sonst kaum gewählte Abflughafen Hamburg darüber hinaus bemerkenswerte 17 Prozent Marktanteil erlangen. Auch der relativ weit entfernte Luftverkehrsstandort Frankfurt erreicht Marktanteile von rund 5 Prozent

in den mittleren und westlichen Teilen Sachsen-Anhalts. Der geringe Marktanteil des im Land gelegenen Standorts Magdeburg/Cochstedt (2013: rund 3000 Passagiere) ist auf sein relativ limitiertes Flugangebot, das 2013 zudem auch nicht ganzjährig existierte, zurückzuführen. Die Überlappung der Einzugsbereiche der Standorte Berlin und Leipzig/Halle mit denen anderer Flughäfen ist in nachfolgender Karte dargestellt.

In den Rottönen sind all jene Regionen eingefärbt, in den die beiden Berliner Standorte Tegel (TXL) und Schönefeld (SXF) das Gros der Nachfrage auf sich ziehen. Grün markiert Leipzig/Halle (LEJ) und Blau andere Flughäfen. Die Mischfarben zeigen die Überlappung der Einzugsbereiche.



Quelle: MKmetec GmbH, x-via. web

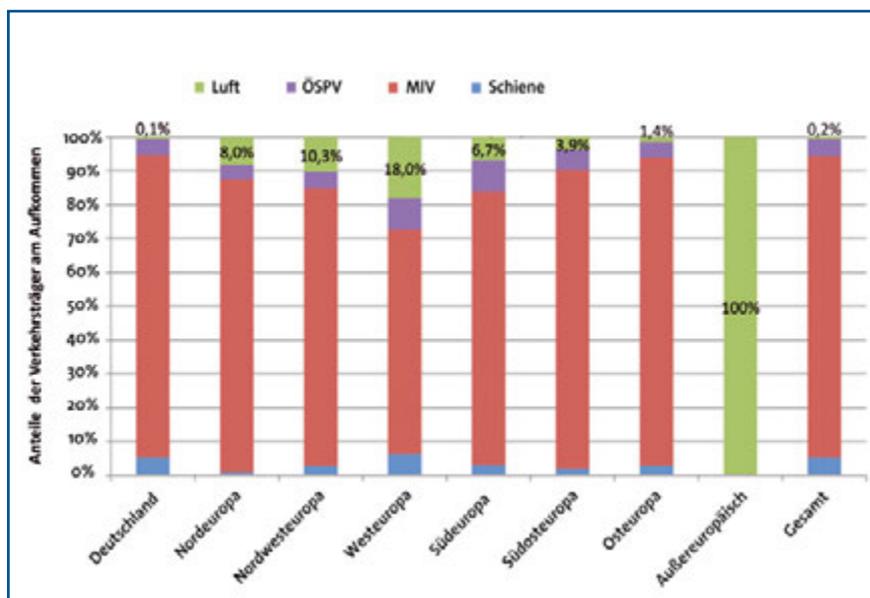
Soll die bestehende und künftige Nachfrage an Flugreisen von und nach Sachsen-Anhalt analysiert und prognostiziert werden, werden Zahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2015 herangezogen. Er beinhaltet unter anderen eine Verkehrsverflechtungsmatrix für das Referenzjahr 2010 und das Prognosejahr 2030. Diese Matrizen zeigen die Passagierströme innerhalb und zwischen definierten Verkehrszellen – und zwar differenziert nach den Verkehrsträgern Schiene, motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV), Luftverkehr (nur zwischen Verkehrszellen) sowie dem Rad- und Fußverkehr (nur innerhalb von Verkehrszellen).

Als Verkehrszellen werden die Kreise und kreisfreien Städten bezeichnet. Aus diesen Matrizen wurden die Reisendenströme für die Jahre 2013 und 2023 auf Basis konstanter jährlicher Veränderungsdaten interpoliert.

Daraus ergibt sich für Sachsen-Anhalt im Jahr 2013 ein Gesamtaufkommen im Quellverkehr- bzw. Zielverkehr von jeweils 294 Millionen Personenfahrten. Davon entfallen lediglich 723 000 auf den Luftverkehr.

Insgesamt ist der Anteil des Luftverkehrs an allen Personenfahrten mit 0,2 Prozent recht gering, was auf dessen relativ niedrige Bedeutung bei innerdeutschen Reisen zurückzuführen ist.

Quellverkehr Sachsen-Anhalt: Modal Split nach Zielmärkten 2013



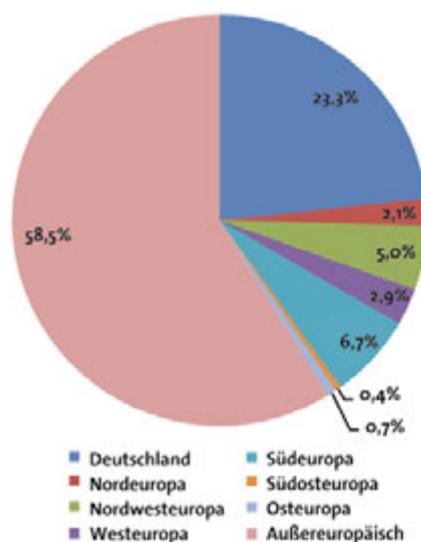
Quelle: Extrapolation Verkehrsströme 2010 und 2030 der BVWP 2015

Im Europa-Verkehr haben Flugreisen jedoch eine viel größere Bedeutung. Jenseits von Reisen nach Ost- und Südosteuropa werden hier Marktanteile zwischen knapp 7 Prozent (Südeuropa) und 18 Prozent (Westeuropa) erreicht. Der interkontinentale Verkehr wird sogar ausnahmslos per Flugzeug abgewickelt. Die Volumen des Luftverkehrs zwischen Sachsen-Anhalt und den einzelnen Märkten im Jahr 2013 zeigt folgende Abbildung: Das Diagramm zeigt, dass das mit Abstand größte Segment Flugreisen zu außereuropäischen Zielen

(425 000) sind, gefolgt von innerdeutschen Flügen (170 000). Im internationalen Luftverkehr sind Flugreisen zu den klassischen Urlaubszielen in den europäischen Mittelmeerländern bedeutend, weshalb das Marktsegment Südeuropa einen Anteil von knapp 7 Prozent an allen Flugreisen in Sachsen-Anhalt hat. In Richtung Osteuropa gibt es kaum Luftverkehr – hier dominieren die sogenannten Bodenverkehrsmittel wie Auto oder Bahn. Die Flugreisen von und nach Sachsen-Anhalt können hinsichtlich ihrer Quelle bzw. ihres Ziels stärker differenziert werden.

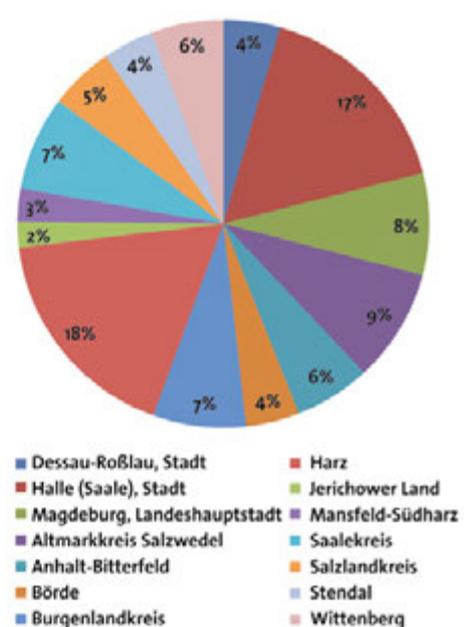
Luftverkehr ab/bis Sachsen-Anhalt nach Zielmärkten 2013

Gesamtvolumen
0,723 Mio. Flugreisen = 1,446 Mio. Flüge



Flugreisen ab/bis Sachsen-Anhalt nach Herkunftsregionen 2013

Gesamtvolumen
0,723 Mio. Flugreisen = 1,446 Mio. Flüge



Quelle: Extrapolation Verkehrsströme 2010 und 2030 der BVWP 2015

Die meisten Flugreisen werden demnach im Landkreis Harz und in der Stadt Halle generiert (mehr als 110 000 Flugreisen), die wenigsten in den Landkreisen Mansfeld-Südharz und dem Jerichower Land.

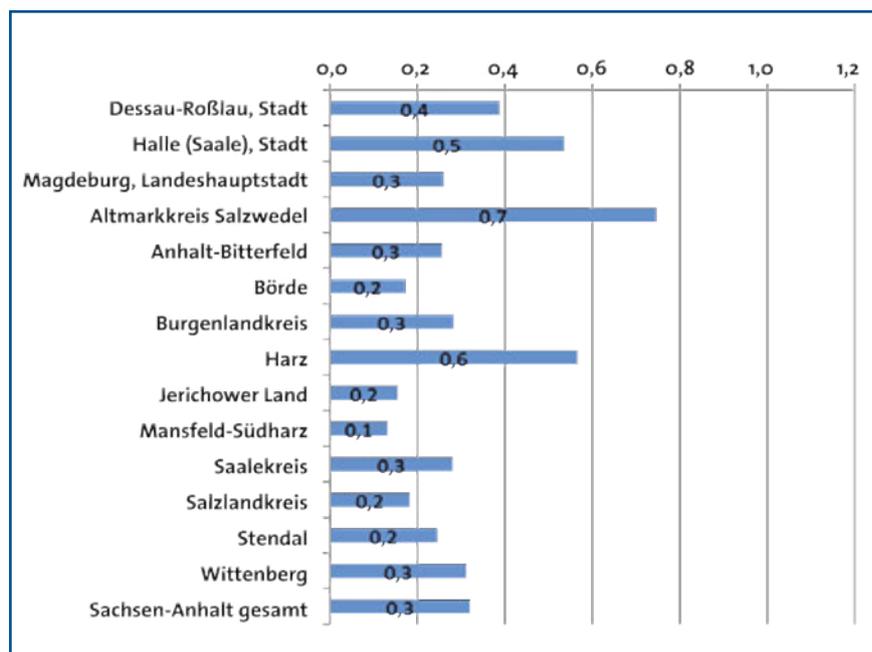
Ein Zusammenhang zwischen Einwohnerzahl und der Zahl der Flugreisen besteht, gehören doch die Stadt Halle und der Landkreis Harz zu den einwohnerstärksten Regionen Sachsen-Anhalts. Besonders stark ist diese Wechselbeziehung jedoch nicht ausgeprägt. Vielmehr sind die Reiseintensitäten des Luftverkehrs in den Einzelregionen durchaus unterschiedlich, wie nachfolgende Abbildung zeigt.

Die Gründe dafür sind unterschiedlich. So wirkt sich etwa die Existenz eines nennenswerten Inbound-Tourismus (Beispiel: Harz), erhöhend auf die Zahl der Flugreisen aus.

Auch ist die Nähe zu einem internationalen Verkehrsflughafen (Beispiel: Halle) luftverkehrsfördernd, während sich lange Anreisezeiten zu einem Flughafen negativ auswirken. In diesem Fall wird gern auf Auto, Zug oder Bus zurückgegriffen.

Ist eine Region gut bis sehr gut an den Schienenfernverkehr angebunden und ein Flughafen nicht unbedingt in der Nähe, ist die Zahl der Flugreisen je Einwohner niedriger.

Flugreisen je Einwohner (2013)



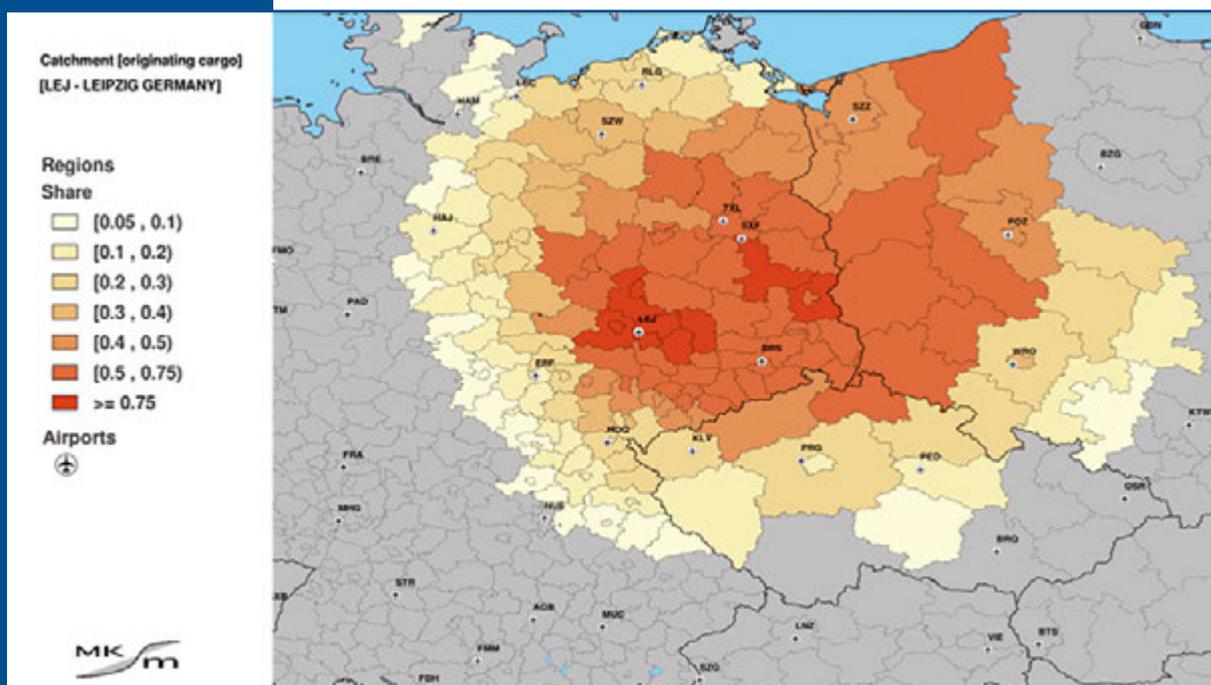
Quelle: Extrapolation Verkehrsströme 2010 und 2030 der BVWP 2015

Frachtverkehr

In den Jahren 2012 und 2013 wurden auf dem Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt und den fünf Verkehrslandeplätzen nur geringe Mengen Fracht und Post umgeschlagen. Für die Statistiken ergeben sich daraus keine signifikanten Zahlenwerte. Dem Konzept des Standorts Magdeburg/Cochstedt zufolge soll ausschließlich der Frachtflugverkehr in den kommenden Jahren ausgeweitet werden.

Im Bundesverkehrswegeplan existieren auch Verkehrsverflechtungsmatrizen für den Güterverkehr, die jedoch keine Mengen des Luftfrachtverkehrs enthalten. Das gilt sowohl für Warenströme zwischen Verkehrszellen, als auch für Transporte/

Teiltransporte zwischen Verkehrszellen und Flughäfen. Mit dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle verfügt das Land Sachsen-Anhalt aber in unmittelbarer Nähe über den zweitgrößten Frachtflughafen Deutschlands. 2013 wurden dort mehr als 878 000 Tonnen Luftfracht abgefertigt. Übertroffen wird er aktuell nur von Frankfurt/Main, wo 2013 etwa 1,1 Millionen Tonnen Luftfracht zu Buche schlugen. An den Luftfrachtstandorten Berlin und Hannover wurden 2013 zusammen weniger als 55 000 Tonnen abgefertigt. Diese Mengenangaben zeigen deutlich, dass für Sachsen-Anhalt in Sachen Luftfracht primär der Flughafen Leipzig/Halle von Bedeutung ist. Seinen Einzugsbereich im Luftfrachtverkehr zeigt die folgende Abbildung.



Quelle: MKmetec GmbH, x-via. web

Modellsimulationen bestätigen: Im Durchschnitt werden mehr als zwei Drittel der gesamten Luftfracht von und nach Sachsen-Anhalt (rund 90 000 Tonnen) über den Standort

Leipzig/Halle abgefertigt. Weitere 20 Prozent entfallen auf Frankfurt/Main, während andere Standorte derzeit kaum von Bedeutung für das Land sind.



Blick in den Frachtraum

11. Allgemeine Luftfahrt



Rettungsflüge - Verkehrslandeplatz Ballenstedt

11.1 Definition

Als Allgemeine Luftfahrt wird die zivile Luftfahrt mit Ausnahme des Linien- und Charterverkehrs bezeichnet. Sie umfasst sämtliche privaten und gewerblichen Flüge, die sowohl nach den Regeln für Sichtflüge (VFR) als auch für Instrumentenflüge (IFR) durchgeführt werden können.

Die Allgemeine Luftfahrt ist die Individualverkehrskomponente des Luftverkehrs. In den vergangenen Jahren haben die Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt an Bedeutung gewonnen. Ihre Zahl ist zwischen 2004 und 2013 um zwei Prozent gestiegen. Gemessen an der Anzahl der Flugzeuge und Flugbewegungen nimmt die Allgemeine Luftfahrt den größten Bereich innerhalb der zivilen Luftfahrt in Deutschland sowie im europäischen Maßstab ein. Basis für die Allgemeine Luftfahrt sind die Verkehrslandeplätze.

Die Verkehrsarten der Allgemeinen Luftfahrt sind im Wesentlichen:

Gewerbliche Luftfahrt

- Individuelle Geschäftsreiseflüge (gewerblicher Taxiverkehr)
- Ausbildungs- und Trainingsflüge / Luftsportflüge
- Gewerbliche Rundflüge
- Arbeitsflüge (Bildflüge, Sprühflüge, Überwachungsflüge, etc.)
- Ambulanz- und Rettungsflüge
- Luftfrachtflüge (vorrangig kleinteilige, eilige, aber hochwertige Sendungen)

Nichtgewerbliche Luftfahrt

- Individuelle Geschäftsreiseflüge (Werkverkehr)
- Privatflüge (privater Motorflug, Motorseglerflüge, Ultraleichtflüge)
- Staatsluftfahrzeugflüge (Polizei, Regierungsflüge)
- Militärflüge

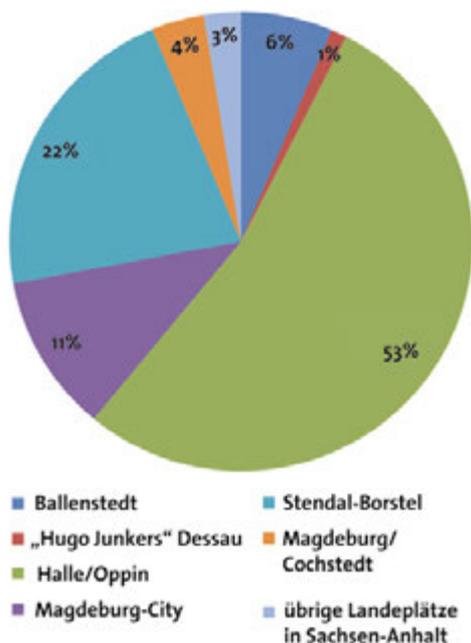
In den vergangenen Jahren haben nicht nur der Geschäftsreiseflugverkehr, sondern auch die Schul- und Trainingsflüge an Bedeutung gewonnen. Deshalb darf eine Betrachtung der Landeplätze nicht nur unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen, sondern muss auch als Teil staatlicher Daseinsvorsorge gesehen werden.

11.2 Situation und Entwicklung der gewerblichen Luftfahrt

Für die Allgemeine Luftfahrt ist der Regionalflughafen Magdeburg/ Cochstedt für die Anforderungen des modernen Flugbetriebs für Instrumentenflüge ideal aufgestellt. Es können nahezu alle Arten des Luftverkehrs abgefertigt werden. Die Verkehrslandeplätze Ballenstedt, Stendal-Borstel und Dessau werden fast ausschließlich luftsportlich genutzt. Vor allem der Verkehrslandeplatz Ballenstedt wird sehr stark für Schul- und Trainingsflüge frequentiert. Ein weiterer Bedarf über die in Sachsen-Anhalt bestehenden luftseitigen Infrastrukturen wird derzeit nicht gesehen. Wichtig ist, die bestehende Infrastruktur als Teil der Daseinsvorsorge zu betrachten, zu erhalten und eine maßvolle bedarfsgerechte Optimierung anzustreben. Die Aufrechterhaltung von Instrumentenanflug im unkontrollierten Luftraum (derzeit nur am Verkehrslandeplatz Magdeburg-City) wird auch in Zukunft mit der Europäischen Luftverkehrsordnung möglich

sein. Möglichkeiten, die sich aus der Anpassung internationaler Vorschriften an technische Entwicklungen ergeben, müssen intensiver genutzt werden. Da mit Ausnahme des saisonalen Angebotes am Verkehrsflughafen Magdeburg/Cochstedt 2013 an keinem Standort regelmäßige Passagierdienste angeboten wurden, kommt der Allgemeinen Luftfahrt an den fünf Verkehrslandeplätzen und den 20 Sonderlandeplätzen eine erhöhte Bedeutung zu. 2013 registrierte das Statistische Bundesamt 13 358 Starts (= 26 716 Flugbewegungen) der gewerblichen Luftfahrt an den Luftverkehrsstandorten in Sachsen-Anhalt. Sie sind auf die einzelnen Standorte wie folgt aufgeteilt:

Gewerbliche Luftfahrt in Sachsen-Anhalt 2013
2013 insgesamt 13 358 Starts im gewerblichen Luftverkehr



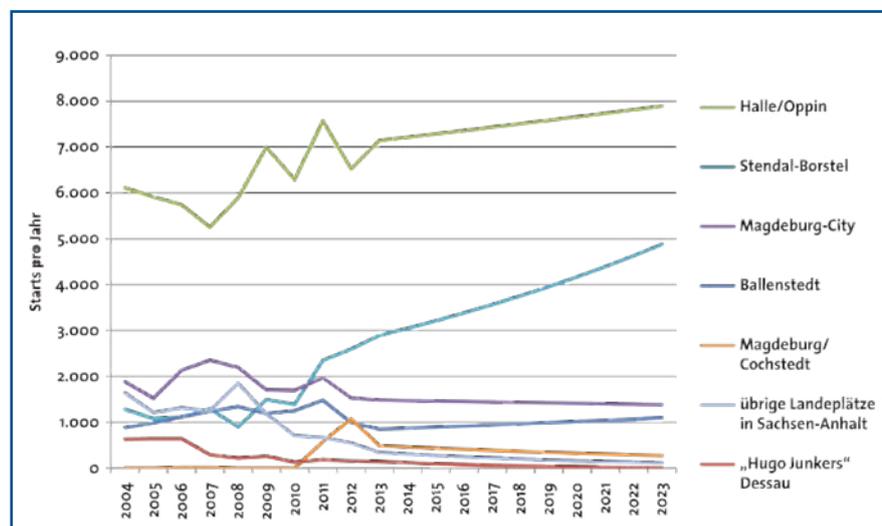
Große Bedeutung für das Land hat der Standort Halle/Oppin. Auf den Verkehrslandeplatz entfielen mehr als die Hälfte der gewerblichen Luftfahrt (7100 Starts). Aber auch die Verkehrslandeplätze Stendal-Borstel und Magdeburg-City, über die 2013 rund ein Drittel des gewerblichen Luftverkehrs im Lande abgewickelt wurden, treten mit knapp 3000 bzw. 1500 Starts hervor.

Der allgemeine Abwärtstrend bei gewerblichen Flugbewegungen zu Beginn des Jahrtausends kehrte sich 2005 in eine moderate Zunahme um. 2010 gab es einen erneuten Einbruch, 2011 wurden dann 14 812 gewerbliche Starts gezählt. Ein Niveau, das 2012 nicht ganz gehalten werden konnte, sich aber 2013 stabilisierte. Bezüglich einzelner Standorte zeigten sowohl

Stendal-Borstel, als auch Halle/Oppin eine deutliche Zunahme der gewerblichen Luftfahrt, während sie in Dessau, Magdeburg-City sowie auf den übrigen Standorten im Land spürbar zurückging. Bei Betrachtung der nächsten Dekade ist bis 2023 mit einer moderaten Steigerung der gewerblichen Luftfahrt auf ein Niveau von knapp 16 000 Starts zu rechnen. An den Standorten Halle/Oppin, Stendal-Borstel sowie in Ballenstedt wird diese Zunahme besonders stark sein, während die Bedeutung von Dessau und den Sonderlandeplätzen für die gewerbliche Luftfahrt weiter zurückgehen wird.

Für den Standort Magdeburg/Cochstedt ist die Prognose wegen der kurzen Zeitspanne (2011-2013) mit erhöhter Unsicherheit behaftet.

Entwicklung gewerbliche Luftfahrt 2004 bis 2023



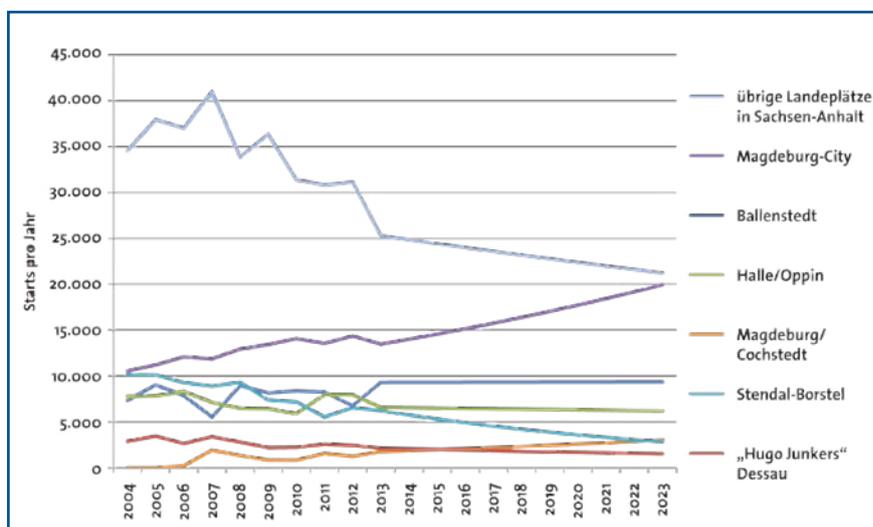
Datenquelle StBa, Trendprognose Basis 2003 - 2013

11.3 Situation und Entwicklung der nichtgewerblichen Luftfahrt

Auf die nichtgewerbliche Luftfahrt in Sachsen-Anhalt entfielen 2013 knapp 64 000 Starts. Von besonderer Bedeutung sind dabei neben den Standorten Magdeburg-City und Ballenstedt, die gemeinsam mehr als ein Drittel der gesamten nichtgewerblichen Flugbewegungen auf sich vereinigen, die Sonderlandeplätze. Auf ihnen finden fast 40 Prozent aller nichtgewerblichen Flugbewegungen statt. Auf den ebenfalls für die gewerbliche Luftfahrt bedeutenden Verkehrslandeplätzen Halle/Oppin und Stendal-Borstel gab es 2013 jeweils rund 6500 Flugbewegungen. Die Entwicklung dieses Segments der Luftfahrt in Sachsen-Anhalt war in den vergangenen Jahren von einem moderaten

Rückgang der Starts gekennzeichnet. Sie lief dabei je nach Standort recht unterschiedlich ab. Während bei den Verkehrslandeplätzen, allen voran Magdeburg/City und Ballenstedt, signifikante Zuwächse zu verzeichnen waren, ging das Aufkommen in Stendal-Borstel und Dessau zurück. Auch auf den Sonderlandeplätzen nahm die Zahl der Starts von rund 34 500 in 2004 auf 25 640 in 2013 ab. Im Ausblick bis zum Jahre 2023 ergibt sich daraus eine weitgehende Konstanz mit rund 64 000 nichtgewerblichen Starts pro Jahr. Deren Zahl nimmt vor allen am Standort Magdeburg-City von 13 000 auf 20 000 zu, wird aber auch in Magdeburg/Cochstedt von 1800 auf 3000 anwachsen. Besonders in Stendal-Borstel sowie auf den übrigen Luftverkehrsstandorten wird tendenziell eher ein Rückgang zu erwarten sein.

Entwicklung nichtgewerbliche Luftfahrt 2004 bis 2023

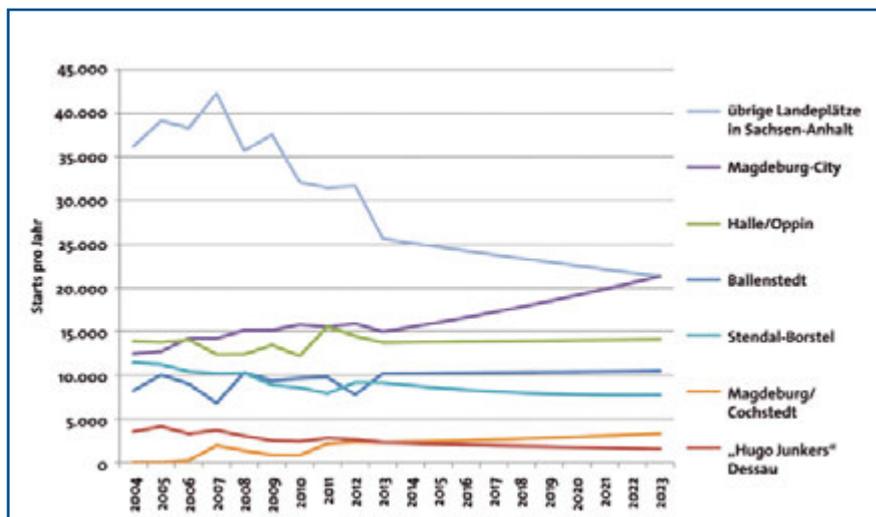


Datenquelle StBa, Trendprognose Basis 2003 - 2013

Betrachtet man also den gesamten Luftverkehr auf den Landeplätzen Sachsen-Anhalts, ergibt sich in der Summe aus gewerblichen und nicht-gewerblichen Flügen trotz ungünstiger Rahmenbedingungen wie dem fortschreitenden Bevölkerungs-

rückgang insgesamt eine leichte Zunahme von 78 000 Starts in 2013 auf knapp 80 000, prognostiziert auf das nächste Jahrzehnt. Getragen wird dieser tendenziell zu erwartende Zuwachs von einer Zunahme der gewerblichen Luftfahrt.

Entwicklung gesamt Luftfahrt 2004 bis 2023



Datenquelle StBa, Trendprognose Basis 2003 - 2013



Werkverkehr



Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel

12. Der internationale Verkehrsflughafen Leipzig/Halle



AeroLogic GmbH

Am internationalen Verkehrsflughafen Leipzig/Halle Airport waren im Januar 2013 130 Unternehmen mit 5927 Arbeitnehmern ansässig. Der Standort bietet seinen Fluggästen ein breites Angebot aus Low-Cost-Flügen, touristischen Verkehren und Linienverbindungen. Insgesamt haben die Passagiere die Wahl zwischen sechs innerdeutschen Zielen sowie mehr als 50 internationalen Destinationen in Europa, Vorderasien, rund um das Mittelmeer, am Schwarzen und Roten Meer sowie im Atlantik. In die internationalen Streckennetze ist der Flughafen Leipzig/Halle über die deutschen Drehkreuze Frankfurt, München und Düsseldorf sowie den Hub von Turkish Airlines in Istanbul eingebunden.

Am 31. August 2005 erfolgte auf dem Gelände der erste Spatenstich für den Neubau der Südbahn. Sie ist 3,6 Kilometer lang und verläuft parallel

zur gleichlangen Nordbahn. Das dadurch geschaffene redundante Start- und Landebahnssystem ermöglicht allen Flugzeugtypen seit dem Jahr 2007 auf beiden Bahnen ein zeitgleiches Starten und Landen ohne Nutzlastbeschränkungen. Mitte 2008 wurde das internationale Luftdrehkreuz der Post-Frachttochter DHL auf dem Flughafen eröffnet. Auf einem Areal von etwa 200 Hektar wurden das Verteilzentrum, ein Hangar und die entsprechende technische Infrastruktur errichtet. Hier schlagen etwa 50 bis 60 DHL-Flugzeuge bis zu 2000 Tonnen Fracht pro Nacht um.

Die seit 2009 am Flughafen Leipzig/Halle beheimatete Frachtfluggesellschaft AeroLogic ist ein Joint Venture zwischen DHL Express und Lufthansa Cargo. Deren Frachterflotte umfasst insgesamt acht werksneue Boeing 777F. Dieser Flugzeugtyp gilt als umweltfreundlichster Frachter

seiner Klasse. Das Streckennetz der AeroLogic umfasst aktuell 22 Destinationen, die sich hauptsächlich im Raum Asien, dem Mittleren Osten und Nordamerika befinden. Darunter sind unter anderem Bangkok, Hongkong, Singapur, Dubai, Chicago, Atlanta und Los Angeles. Im April 2009 entstand mit dem World Cargo Center (WCC) im Frachtbereich Süd auf 36 500 Quadratmeter eines der modernsten Luftfrachtzentren Deutschlands. Das WCC hat einen direkten Zugang zum Vorfeld des Flughafens, das für maximal sechs große Frachtflugzeuge Platz bietet und über separate Rollwege an die

Start- und Landebahn Süd angeschlossen ist. Im April 2011 wurde die zweite Rollbrücke im Ostbereich in Betrieb genommen. Die Flugzeugrollbrücke überspannt mit einer Länge von 191 Metern und einer Breite von 63 Metern die Bundesautobahn 14 sowie den Straßen- und Schienenanschluss des Flughafens. Mit der Inbetriebnahme stellt die zweite Rollbrücke sicher, dass zukünftig auch im Fall von Wartungsarbeiten, Winterdienstleistungen oder Havarien an einer der bestehenden Brücken ein sicherer und flüssiger Rollverkehr vom Nord zum Südbereich gewährleistet ist.



Flugzeugrollbrücke überspannt die Bundesautobahn 14

13. Der landesbedeutsame Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt



Verkehrsflughafen Magdeburg/Cochstedt

Der Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt International wurde 2010 von der Airport Development A/S erworben. Seitdem besitzt er den Status eines internationalen Verkehrsflughafens, auf dem Passagier- und Frachtflüge abgefertigt werden. Der Flughafen liegt zentral zwischen Berlin, Leipzig und Hannover und ist durch die Bundesautobahnen 2 und 14 sowie die Bundesstraßen 6n, 71 und 81 bestens angebunden.

Das 68 Hektar große Industrie- und Gewerbegebiet ist vollständig erschlossen und bietet mit unmittelbarer Nähe zum Flughafen und direkter Vorfelddanbindung ideale Voraussetzungen für die Ansiedlung von flugaffinem Gewerbe wie beispielsweise dem dort bereits ansässigen Unternehmen Xtreme-Air. Im Umkreis von 200 Kilometern um den Regionalflughafen leben mehr als 17 Millionen Menschen.

Passagierverkehr

Bedeutend für den Regionalflughafen war und ist vor allem der sogenannte Low-Cost-Flugverkehr. Während für diese Fluggesellschaften neben dem Nachfragepotenzial nach Luftverkehrsreisen besonders Kapazitätsfreiheit, lange Betriebszeiten, kostengünstige Gebühren und schnelle Drehzeiten der Fluggeräte ausschlaggebende Kriterien für ihr Engagement an einem Flughafen darstellen, sind für den Reisenden schnelle Anfahrtszeiten, kurze Wege sowie schnelle Check-In-Zeiten wichtig. Daher entwickelte sich der Low-Cost-Flugverkehr insbesondere auf kleinen Flughäfen wie Magdeburg/Cochstedt besonders stark. Aktuell findet jedoch eine Neuorientierung in der Luftverkehrsbranche statt. Ihr Ausgang und die Auswirkungen sind weitgehend ungewiss. Als Gründe sind die noch anhaltende Konsolidierung in

der Branche und der stetige Kostendruck zu nennen. Unter diesen Aspekten ist auch die Einstellung der Luftverkehrsverbindungen auf dem Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt zu sehen. Von Dezember 2012 bis Mai 2013 wurde die erste innerdeutsche Flugroute von Magdeburg/Cochstedt nach München bedient, die vor allem auf Geschäftsreisende abzielte. Außerdem bot sie Urlaubern die Möglichkeit, Anschlussflüge ab München zu buchen. Da die Nachfrage aber nicht hoch genug war, konnte das Angebot nicht aufrechterhalten werden.

Frachtverkehr

Der erste Meilenstein im Frachtverkehr am Standort Magdeburg/Cochstedt wurde im Juni 2012 durch die Stationierung eines Frachtflugzeugs der lettischen Airline RAF-AVIA gelegt. Mittlerweile sind zwei Flugzeuge des Typs AN 26 am Flughafen stationiert, welche für ad hoc-Charterflüge bereitstehen. Im November 2013 wurde die erste Cargo-Halle mit 1000 Quadratmeter Fläche eröffnet, um Frachtanfragen mit dem neuesten Stand der Technik bearbeiten zu können. Darauf aufbauend ist ein weit aus größeres Logistikzentrum im Entstehen, welches verschiedene Sektionen beispielweise für Lebendtier und Gefahrgut aufweisen kann. Mit der Fertigstellung des Logistikkomplexes wird der Flughafen in der Lage sein, seinen Kunden einen

Rundumservice anbieten zu können. Das Gesamtinvestitionsvolumen für den Bau beläuft sich auf rund 8 Millionen Euro. Einen strategischen Vorteil bietet die 24h-Flugbetriebsgenehmigung zur Bedienung von Randzeiten. Sie rückt vor allem weite Strecken in die USA und in den asiatischen Raum in den Fokus. Die gute Anbindung an das Verkehrsnetz ermöglicht einen nahtlosen Anschlusstransport der ankommenden Fracht innerhalb eines Tages mit dem LKW. Eine Anbindung des Flughafens an das Bahnnetz ist in Planung. Dafür soll stillgelegte Eisenbahninfrastruktur reaktiviert werden.

In Zukunft ist damit zu rechnen, dass das Verkehrsaufkommen am Flughafen Magdeburg/Cochstedt vor allem aufgrund seines attraktiven Angebotes steigen wird.

Seine Rolle ist klar: Sie liegt in der Ergänzung der bestehenden Flughäfen Berlin, Hannover und Leipzig/Halle und somit in der Bedienung von Nischenmärkten. Durch den Ausbau des Fracht- und Passagierbereichs sowie den Bestrebungen seitens der Betreiber-gesellschaft, am Standort weiter flugaffines Gewerbe anzusiedeln, stärkt die Airport Development A/S den Wirtschaftsstandort Sachsen-Anhalt und gibt zudem positive Impulse für den Arbeitsmarkt.

Zollflughafen

Um sich als internationaler Frachtflughafen zu etablieren, muss der Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt den Status eines Zollflughafens bekommen. Das ist wichtig, weil Flugzeuge aus einem Drittland oder Drittgebiet grundsätzlich nur auf einem sogenannten Zollflugplatz landen dürfen.

Umgekehrt dürfen Flugzeuge, die in ein Drittland oder Drittgebiet fliegen möchten, nur von einem Zollflugplatz aus starten. Das Bundesministerium der Finanzen kann einen Flugplatz zu einem Zollflugplatz machen, wenn er unter anderem 2000 bis 3000 zollrelevante Flugbewegungen im Kalenderjahr sowie ein hinreichendes Passagier- oder Frachtaufkommen



Cargohalle in Magdeburg/Cochstedt

aufweisen kann. Es besteht außerdem die Möglichkeit, als sogenannter besonderer Landeplatz zugelassen zu werden. Hier kann das Bundesministerium der Finanzen die Zulassung erteilen, wenn er unter anderem 50 zollrelevante Flugbewegungen im Kalenderjahr sowie ein hinreichendes Passagier- oder Frachtaufkommen aufweisen

kann. Erfüllt das aus einem Drittland oder Drittgebiet einfliegende bzw. dorthin ausfliegende Luftfahrzeug oder die damit beförderte Ware nicht die vorgegebenen Anforderungen, so kann das für den Flughafen zuständige Hauptzollamt eine sogenannte Einzelbefreiung vom Zollflugplatzzwang auf dem Verwaltungsweg erteilen.



14. Die regionalrelevanten Verkehrslandeplätze



Verkehrslandeplatz Magdeburg-City

Sachsen-Anhalt zählt fünf regionalrelevante Verkehrslandeplätze. Die Reihenfolge bei der folgenden Vorstellung dieser Standorte ist willkürlich und nicht als Rangliste bezogen auf die Wichtigkeit für das Land zu betrachten.

14.1 Verkehrslandeplatz Magdeburg-City

Der Verkehrslandeplatz Magdeburg-City befindet sich am Stadtrand von Magdeburg. Er liegt etwa fünf Kilometer südlich des Stadtzentrums und ist schnell und bequem über die Bundesautobahn 14 die Bundesstraßen 81 und 71 und mit innerstädtischen Bus- und Bahnlinien zu erreichen. Er hat sich zu einer festen Größe in allen Luftverkehrssegmenten mit Ausnahme des Linienverkehrs entwickelt. Er bedient alle Arten der Allgemeinen Luftfahrt. Dadurch hat der Standort in den

letzten zehn Jahren eine Entwicklung genommen, die landesweit konkurrenzlos ist. Die Anzahl der mittlerweile rund um den Flugplatz ansässigen Unternehmen kann kein anderer Flugplatz in Sachsen-Anhalt vorweisen. Der Verkehrslandeplatz Magdeburg-City verfügt über einen Luftraum „Foxtrott“, eine 800 Meter lange Start- und Landebahn und über ein GPS-Anflugverfahren. Es sind dort neben der Polizeihubschrauberstaffel mehrere Luftsportvereine, eine Flugzeugwerft sowie eine große Zahl an Privatfliegern angesiedelt. Die Zahl der Flugbewegungen hat sich in den vergangenen Jahren vor allem im Luftsportbereich und bei den Geschäftsfliegern erheblich erhöht. Die Weiterentwicklung bei den Möglichkeiten im nichtkommerziellen Flugbetrieb im Bereich Ultraleichttechnik und im Motorflug haben einen großen Anteil daran, dass die vorhandene

Infrastruktur des Standorts Magdeburg-City mehr und mehr ausgelastet wird. Der gewerbliche Geschäftsflugverkehr ist jedoch durch flugbetriebliche Richtlinien erheblich eingeschränkt. Für die weitere bedarfsgerechte Entwicklung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg-City ist insbesondere die Verlängerung der Start- und Landebahn von entscheidender Bedeutung. Über die wirtschaftliche Bedeutung hinaus ist der Verkehrslandeplatz Magdeburg-City auch für Magdeburg als Landeshauptstadt wichtig. Als Basis für Regierungsflüge sowie Flüge von VIP-Personen aus Politik und Kultur erfüllt der Verkehrslandeplatz Magdeburg-City seit Jahren anspruchsvolle Aufgaben.

14.2 Verkehrslandeplatz Halle/Oppin

Der Verkehrslandeplatz Halle/Oppin wurde 1971 in Betrieb genommen und hat seither in Fliegerkreisen und darüber hinaus einen guten Ruf erlangt. Wegen seiner zentralen Lage in Sachsen-Anhalt und der vorhandenen Infrastruktur wie einer Anbindung an die Bundesautobahn 14 bietet er ansässigen Firmen und Vereinen beste Voraussetzungen für deren Arbeit. Der Standort wurde bedarfsgerecht ausgebaut und bietet entsprechend seiner Zulassung für Flugzeuge, vorwiegend bis zwei Tonnen MTOM (= Maximum Take Off Mass), gute Voraussetzungen.

Die Betreiber sehen im weiteren Ausbau des Platzes und der Schaffung von Kapazität für das Abstellen von Maschinen bis zwei Tonnen die Hauptvoraussetzung für eine stabile Entwicklung. Es wird davon ausgegangen, dass bei zunehmendem Verkehr mit großen Luftfahrzeugen am Verkehrsflughafen Leipzig/Halle, kleine Maschinen in Halle/Oppin landen werden. Nach einer kritischen Entwicklung in den ersten Nachwendejahren kann der Platz seit 2004 jährlich positive wirtschaftliche Ergebnisse nachweisen. Die Zahl der Flugbewegungen hat sich am Verkehrslandeplatz Halle/Oppin gut entwickelt und liegt abhängig von den jährlichen Witterungsbedingungen zwischen 25 000 und 30 000. Das ist stabil, aber durchaus ausbaufähig. Der Verkehrslandeplatz kann problemlos größere Zahlen an Flugbewegungen abwickeln. Der Anteil des gewerblichen Luftverkehrs liegt zwischen 85 und 90 Prozent, Frachtverkehr wird wegen der überwiegend ansässigen Maschinen bis zwei Tonnen MTOM nur sehr selten abgewickelt. Der Standort Halle/Oppin ist als Verkehrslandeplatz in der Allgemeinen Luftfahrt anerkannt und besitzt einen hohen Stellenwert für die Infrastruktur der Region. Mit seiner Lage in der Wirtschaftsregion Mitteldeutschland, also dem unmittelbaren Umfeld von Halle, Leipzig, Bitterfeld-Wolfen und Merseburg, ist der Platz für Betreiber von luft-

fahrtnehm Gewerbe wie Flugschulen, Flugzeugwerften und Rettungsfliegern sehr interessant.

14.3 Verkehrslandeplatz Dessau

Der Verkehrslandeplatz Dessau ist neben Halle/Oppin und Magdeburg-City der Flugplatz für das dritte Oberzentrum Sachsen-Anhalt. Er liegt im Dessau-Roßlauer Ortsteil Kleinkühnau. Die asphaltierte Start- und Landesbahn ist 1000 Meter lang, außerdem gibt es eine Segelflughfläche. Der Platz deckt durch seinen unmittelbaren örtlichen Bezug den Bedarf der Landkreise Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg sowie den der kreisfreien Stadt Dessau-Roßlau ab. Er liegt strategisch günstig zwischen den Ballungszentren Magdeburg, Halle und Leipzig. Der Verkehrslandeplatz Dessau befindet sich genau an der Stelle, an der Luftfahrtpionier Hugo Junkers im Jahre 1926 seinen zweiten Werksflugplatz und mit

ihm ein Jahr später die erste befestigte Start- und Landebahn Europas installierte. Am Standort ist auch das Technikmuseum Hugo Junkers ansässig. Rezessionsbedingt war der Verlauf der Anzahl der Flugbewegungen in den Folgejahren seit 2004 nicht beständig. Im Jahr 2011 konnte jedoch eine deutliche Zunahme erreicht und eine Trendwende eingeleitet werden. Der Verkehrslandeplatz Dessau deckt mit seinen Angeboten die Nachfrage im Rahmen der Allgemeinen Luftfahrt ab. Zu nennen sind hier der Geschäftsreise- und Werksverkehr, der Individualverkehr, die Nutzung des Verkehrslandeplatzes durch Zoll, Polizei, Landespolizei und Luftstreitkräfte sowie durch den ADAC, Rettungshubschrauber, Ambulanzdienste und Institutionen des Katastrophenschutzes. Die am Platz vorhandene Infrastruktur reicht aus und das Potenzial für eine höhere Auslastung ohne nennenswerten finanziellen Mehrbedarf ist für diesen Standort vorhanden.



Verkehrslandeplatz Dessau

14.4 Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel

Der Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel befindet sich im Norden Sachsen-Anhalts, mitten in der Altmark. Er liegt infrastrukturell äußerst günstig am Eisenbahnknotenpunkt mit Magdeburg im Süden, Hamburg im Norden, Hannover im Westen und Berlin im Osten. Stendal besitzt einen ICE-Anschluss nach Hannover und Berlin. In Zukunft wird die unmittelbare Nähe zu der im Bau befindlichen Bundesautobahn 14 (Nordverlängerung) ein weiterer Pluspunkt für den Verkehrslandeplatz sein. Für die regional eher schwach aufgestellte Wirtschaft abseits großer Ballungsgebiete bietet ein gut ausgebauter Verkehrslandeplatz wie Stendal-Borstel die Möglichkeit für einen direkten und problemlosen Zugang zu einem unabhängigen von Straße und Bahn bestehenden Verkehrsnetz. Gleiches gilt für

Geschäftsleute und Touristen. Der Zeitvorteil des individuellen Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsmitteln ist unbestritten und bei der Standortsuche potenzieller Investoren ein nicht zu unterschätzendes Entscheidungskriterium.

Mit Inbetriebnahme der ersten Fallschirmspringerschule Deutschlands 1935 wurde der Flugplatz Stendal-Borstel eröffnet und bis 1992 militärisch genutzt. Die Umwandlung in eine zivile Nutzung erfolgte 1994 mit der Zulassung als Sonderlandeplatz. Seit 1998 besitzt der Standort den Status eines Verkehrslandeplatzes. Vor Ort gibt es eine knapp 2000 Meter lange Betonpiste, eine 700 Meter lange Graspiste und eine Segelflugfläche. Von 1992 bis 1997 wurde der Platz durch den AERO-CLUB Stendal e.V. betrieben. Seit 1997 ist das die Flugplatzgesellschaft Stendal-Borstel mbH als Gesellschaft der öffentlichen Hand mit dem Landkreis Stendal, der Hansestadt



Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel

Stendal und dem AERO-CLUB Stendal e.V. als Gesellschafter. Die Flugplatzgesellschaft hat sich das Ziel gesetzt, den Verkehrslandeplatz als eine wichtige Infrastruktureinrichtung zu betreiben und gleichzeitig zu einem wichtigen Wirtschaftsstandort zu entwickeln. Dafür war vor allem der Eigentumserwerb der gesamten Flugplatzflächen durch die Hansestadt Stendal im Jahr 2009 entscheidend. Betrieb und Vermarktung des Verkehrslandeplatzes haben sich dadurch erheblich erleichtert und verbessert.

14.5 Verkehrslandeplatz Ballenstedt

Der Verkehrslandeplatz Ballenstedt ist eine moderne Einrichtung des öffentlichen Verkehrs, vor allem für die Luftfahrt. Er ist originärer Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur und hat im gesamten Harz ein Alleinstellungsmerkmal. Er hat sich in den letzten Jahren zu einem Luftsportzentrum entwickelt, aber auch zu einem wichtigen Faktor der Wirtschafts- und Tourismusförderung. Seine vielfältigen Funktionen decken auch das Gebiet der Kultur und des Motorsports ab. Der nichtgewerbliche Individualverkehr im Motorflug ist durch die verkehrstechnisch günstige Lage des Verkehrslandeplatzes Ballenstedt stark ausgeprägt. Der Standort wird jährlich von zahlreichen Gästen aus dem In- und Ausland mit

Motorflugzeugen, Hubschraubern, Ultraleichtflugzeugen und Motorseglern angefliegen. Der Platz verfügt über eine 805 Meter lange, asphaltierte Start- und Landebahn, eine 560 Meter lange Grasbahn und eine Segelflugfläche. Eine Nachtflugbefahrung ermöglicht einen durchgehenden Flugbetrieb. Der Verkehrslandeplatz ist für Flugzeuge bis 5,7 Tonnen MTOM, alle Arten von Hubschraubern, Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen, Ballone, Segelflugzeugen, Luftschiffen sowie Luftsportgeräten zugelassen.

Von 2004 an sind eine Vielzahl von Investitionen am Verkehrslandeplatz Ballenstedt getätigt worden. Sie haben sich vorrangig dem veränderten Bedarf der Nutzer der Verkehrseinrichtung orientiert. Der Neubau des Flugplatzfunktionsgebäudes ab 2010 mit den Funktionen Flugleitung, Flugvorbereitungsraum, Versammlungsraum, Besprechungsraum, Büro sowie Übernachtungsmöglichkeit wurde durch die positive Entwicklung des Platzes notwendig.

2012 wurde eine Flugfeldtankanlage neu gebaut. Erhalt und Entwicklung des Standorts sind von übergeordneter Bedeutung für die gesamte Region, da Verkehrsanbindungen des Luftverkehrs ein wichtiges Kriterium bei der Bewertung der Standortqualität sowie ein wichtiges Element der Wirtschaftsförderung darstellen.



Verkehrslandeplatz Ballenstedt

15. Sonderlandeplätze und Segelfluggelände



Der Thermik folgend

Neben den Verkehrsflughäfen Leipzig/Halle und Magdeburg/Cochstedt sowie den fünf regionalrelevanten Verkehrslandeplätzen Halle/Oppin, Magdeburg-City, Dessau, Stendal-Borstel und Ballenstedt gibt es in Sachsen-Anhalt weitere Sonderlandeplätze und Segelfluggelände. Diese verteilen sich wie folgt:

Salzlandkreis:

- Sonderlandeplatz Aschersleben
- Sonderlandeplatz Schönebeck
- Sonderlandeplatz Klein-Mühlingen

Burgenlandkreis:

- Sonderlandeplatz Bad Bibra
- Sonderlandeplatz Sprossen
- Sonderlandeplatz Laucha

Landkreis Harz:

- Sonderlandeplatz Abbenrode
- Sonderlandeplatz Dingelstedt am Huy
- Sonderlandeplatz Hasselfelde

Landkreis Stendal:

- Sonderlandeplatz Klietz-Scharlibbe

Landkreis Börde:

- Sonderlandeplatz Oschersleben

Altmarkkreis Salzwedel:

- Sonderlandeplatz Kunrau/Jahrstedt
- Sonderlandeplatz Gardelegen
- Segelfluggelände Klein Gartz

Landkreis Anhalt-Bitterfeld:

- Sonderlandeplatz Bitterfeld
- Sonderlandeplatz Drosa
- Sonderlandeplatz Köthen
- Sonderlandeplatz Renneritz
- Sonderlandeplatz Zerbst

Landkreis Jerichower Land:

- Sonderlandeplatz Burg
- Sonderlandeplatz Möckern

Landkreis Mansfeld-Südharz:

- Sonderlandeplatz Oberrißdorf
- Sonderlandeplatz Allstedt

Saalekreis:

- Sonderlandeplatz Merseburg

Landkreis Wittenberg:

- Segelfluggelände Rackith



Vor dem Start

16. Luftsport



Begeisterte Fallschirmspringer über Schönebeck

Der Luftsportverband Sachsen-Anhalt e.V. ist der Dachverband aller Luftsportvereine im Land. Er ist Mitglied im Landessportbund Sachsen-Anhalt e.V. und im Deutschen Aero Club e.V. Die Herausforderungen des Luftsports haben immer noch mit Aerodynamik, Navigation und Meteorologie, aber auch immer mehr mit Gesellschaft und Gesetzgebung zu tun. Schwerpunkt des Luftsports in Sachsen-Anhalt ist der Segelflug. Im Jahr 2012 wurden von den Segelfliegern der Vereine insgesamt 98 019 Streckenflugkilometer dokumentiert. Die Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug (DMST) ist ein dezentraler Wettbewerb, an dem Piloten von allen Plätzen teilnehmen können. Gewinner der Landesvereinswertung ist seit Jahren der Fliegerclub Schönebeck. Seine Leistungen werden auch über die Landesgrenzen hinaus wahrgenommen und wertgeschätzt. Deshalb sollte

der Flugplatz Schönebeck für den Luftsport als „bedeutsam“ eingestuft werden. Ohne die sportlichen Aktivitäten wäre der Landeplatz unbedeutend. Auch der Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel ist für den Segelflugsport von großer Bedeutung. Im Mai 2013 war beispielsweise die gesamte Segelflug-National-Mannschaft für eine Woche dort zu Gast. Aus touristischer Sicht sind die Plätze Magdeburg-City, Dessau, Ballenstedt und Laucha hervorzuheben. Neben den Segelfliegern sind auf den Plätzen Stendal-Borstel, Magdeburg-City, Dessau und Halle/Oppin auch die Fallschirmspringer aktiv. Das gilt auch für den Standort Zerbst, obwohl dort nur Motorflug und kein Segelflug stattfindet. Mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens im sachsen-anhaltischen Luftsport ist nicht zu rechnen, da die Vereine einem Schrumpfungsprozess unterliegen. Als örtliche Sportstätten sind

sie aber in jedem Fall zu erhalten. Wo genau welche Art von Luftsport in welcher Intensität betrieben wird, soll nachfolgend kurz beschrieben werden. Die Reihenfolge ist willkürlich und nicht als Rangliste bezogen auf die Wichtigkeit für den Landkreis oder das Land zu betrachten.

16.1 Luftsport am Standort Stendal-Borstel

Durch eine Reihe von nationalen und internationalen Luftsportaktivitäten ist es gelungen, den Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel weit über seine territorialen Grenzen hinaus bekannt zu machen. Ein Blick in die Geschichte bringt folgendes hervor: Internationale Deutsche Hubschraubermeisterschaften, zweimalige Niederländische Segelflugmeisterschaften, dreimalige Deutsche Meisterschaften im Motorkunstflug, Segelflug-Landesmeisterschaften, Segelflugvergleichsfliegen, zweimaliger Etappenort des Deutschlandfluges, zweimaliger Austragungsort der Qualifikationsausschelde zur Deutschen Meisterschaft im Segelflug mit fast hundert Segelflugteams, zehn Internationale Flugtage, dreimal PIPER 28-Treffen, sechsmal Ultraleichtflug-Treffen, mehrmalige Segelflug- und Motorflug-Sommerlager mit Teilnehmern aus Holland und Belgien, 23 Mal AOPA- GERMANY Flugsicherheitscamp für die Mitte und den Norden Deutschlands, mehrmaliges

Flugsicherheitscamp der EUROPE BONANZA Society und verschiedene Fallschirmsprungveranstaltungen.

16.2 Luftsport am Standort Dessau

Ein nicht unbedeutender Teil der Nutzung des Verkehrslandeplatzes Dessau erfolgt durch die Ausübung verschiedener Luftsportarten. Unmittelbar am Platz sind Motorflug, Motorseglerflug, Segelflug, Ultraleichtflug und Fallschirmspringen angesiedelt. Durch die Unterbreitung luftsportartspezifischer Angebote können die landessportpolitischen Zielstellungen zur Erhöhung der Mitgliederzahlen besser unterstützt werden.

16.3 Luftsport am Standort Halle/Oppin

Am Verkehrslandeplatz Halle/Oppin arbeiten zwei sehr aktive Vereine – der Flugsportverein Halle/Oppin e.V. und der Modellflugclub Halle/Oppin e.V. Die etwa 60 Mitglieder des Flugsportvereins Halle/Oppin kommen aus der Region Halle und dem Saalekreis. Die Flugbewegungszahlen bewegen sich nach Vereinsangaben in den letzten Jahren zwischen 1500 und 3000. Entsprechendes Fluggerät, auch für Segelflugstarts, ist vorhanden. Außerdem bildet der Verein Segelflugzeug- und Motorseglerführer aus. Der Modellflugclub Halle/Oppin arbeitet auf der Nord-



Besondere Herausforderung beim Landen im Winter

westseite des Platzes. Er zählt nach eigenen Angaben rund 45 Mitglieder, die ebenfalls aus der Region Halle und dem Saalekreis kommen. Fast täglich findet Modellflugbetrieb statt. Die Mitglieder des Vereins bringen sich durch Teilnahme an Messen oder Veranstaltungen in und mit Schulen aktiv in die Werbung sowohl für den Flugplatz als auch für ihr Hobby ein.

16.4 Luftsport am Standort Ballenstedt

Dem Verkehrslandeplatz Ballenstedt ist es über die Jahre gelungen, sich zu einem landesweit bekannten Luftsportzentrum zu entwickeln. Er ist regelmäßig Austragungsort für Meisterschaften, Fliegerlager, Vergleichsfliegen und Trainingsflüge. Am Standort Ballenstedt sind drei aktive Luftsportvereine beheimatet:

der Motorsportverein Ballenstedt e.V., der Ballenstedter Aeroclub e.V. (aktiv im Segelflug) und der Ultraleichtfliegerclub Ballenstedt e.V. Außerdem stehen regelmäßige Fliegerlager im Motor-, Ultraleicht- und Segelflug und Fallschirmspringertreffen auf dem Programm. Zweimal jährlich ist der Platz Ort für ein Motorkunstflug-Trainingslager.

16.5 Luftsport am Standort Burg

Der Sonderlandeplatz Burg wurde dem Flugsportverein im Jahr 2013 zur langfristigen Nutzung überlassen. Die Stadt ist an einer Weiterentwicklung sehr interessiert und unterstützt den Landeplatz entsprechend ihrer Möglichkeiten. Der Verein steht für die Luftsportarten Fallschirmsprung sowie Motor-, Segel-, Ultraleicht- und Modellflug. Es werden



Meisterschaften organisiert und ausgerichtet und Begegnungen mit Modellfliegern aus ganz Deutschland auf die Beine gestellt. Die Abteilung Motorflug ist gut mit anderen Vereinen vernetzt, so dass der Sonderlandeplatz auch für deren sportliche Aktivitäten zur Verfügung steht. Durch die Abteilung Ultraleichtflug werden die meisten am Platz hangarierten Flugzeuge betrieben. Auf sie entfallen die meisten Flugbewegungen am Standort. Aus ökonomischen Gründen wird sich dieser Trend in der Sportfliegerei wahrscheinlich fortsetzen. Im Ausbau der Ultraleicht-Fliegerei sind zurzeit die größten Entwicklungspotenziale im Bereich der sogenannten Großfliegerei zu sehen. Auf dem Sonderlandeplatz werden außerdem regelmäßig sogenannte Sommerlager anderer Flugsportler angefragt und durchgeführt. Durch erhebliche

Investitionen etwa in die Sanitäreinrichtungen, können solche Veranstaltungen aufgewertet und positive Entwicklungen für den Landeplatz und die Region bewirkt werden.

16.6 Luftsport am Standort Bitterfeld-Wolfen

Der Sonderlandeplatz Bitterfeld-Wolfen ist für den Luftsport in Sachsen-Anhalt etwas ganz besonderes. Er ist der einzige Landeplatz für Gasballone in ganz Ostdeutschland. Aufgrund seiner Größe und Ausdehnung ist er einer der wenigen Gasballonstartplätze, der Großveranstaltungen wie die Weltmeisterschaften für Gasballone 1996 und 2004 und die Deutschen Meisterschaften 2007 und 2013 überhaupt ermöglicht. Das stärkt auch die Bekanntheit der Region, den Tourismus und pflegt die lange

Tradition des Ballonfahrens. Vor dem Zweiten Weltkrieg war Bitterfeld mit über 2000 Gasballonstarts die Hochburg des Ballonsports in ganz Deutschland. Diese Anzahl konnte zwar seitdem nicht wieder erreicht werden, allerdings wurden seit 1990 immerhin 550 Starts registriert.

16.7 Luftsport am Standort Zerbst

Der Sonderlandeplatz Zerbst wird hauptsächlich vom Luftsportverein Zerbst e.V. (Motor- und Ultraleichtflug), dem Fallschirmsportverein Zerbst e.V. und dem Flugmodell- und Freizeit-Club Zerbst e.V. in Anspruch genommen. Diese Vereine vereinen eine hohe Anzahl von Kindern, Jugendlichen und jungen heranwachsenden Mitgliedern. Die Gesamtmitgliederzahl wird mit etwa 95 beziffert, mehr als ein Viertel sind Kinder und Jugendliche. Feste Bestandteile in der Vereinsflugschule des Luftsportvereines sind die Pilotenausbildung und die Ausbildung zum Fallschirmspringer im Fallschirmsportverein. Die Sachsen-Anhalt-Rallye im Navigationsflug der Motorflieger und der Weltpokal-Wettbewerb im Fernlenkfliegen der Modellflieger sind wegen der günstigen Lage des Sonderlandeplatzes und seinen Freiflächen fester Bestandteil der dortigen Luftsportaktivitäten. Auch Flugtage zur Übung und Festigung des fliegerischen Handwerks sind Teil des Programms.

16.8 Luftsport am Standort Gardelegen

Akteur auf dem Sonderlandeplatz Gardelegen ist ausschließlich der ortsansässige Fliegerclub Gardelegen e.V. Regelmäßig finden Fliegerlager auf dem Gelände statt - auch für auswärtige Fliegervereine. Veranstaltungen wie das Agrarfliegertreffen werden in Zusammenarbeit mit der ansässigen Flugschule realisiert. Im Rahmen der Vereinerhaltung werden viele junge Segelflugschüler ausgebildet. So soll der Flugsport vor Ort weiter etabliert und trotz rückgängiger Flugbewegungen und Mitglieder erhalten werden. Die vielen Aktivitäten am Standort und die gute Lage vor den Toren der Stadt Gardelegen im Landesnorden bringen den Sonderlandeplatz in eine regionalrelevante, hervorragende Stellung.



Segelflugzeug im Demodisplay



Agrarflugzeug PZL Kruk - Doppelsteuer



17. Die Entwicklung des Luftverkehrs in Sachsen-Anhalt



Lufthansa-Maschine im Landeanflug

17.1 Allgemeine Entwicklung

Die für den europäischen Wirtschaftsmarkt einschlägigen Gesamtprognosen gehen von einem moderaten wirtschaftlichen Wachstum aus. Er geht mit strengeren regulatorischen Vorgaben im Luftfahrtbereich einher, die vor allem den steigenden Herausforderungen im Umweltbereich geschuldet sind. In diesem Zusammenhang wird bis zum Jahr 2030 eine Verdopplung der Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen prognostiziert. Das jährliche Wirtschaftswachstum in den aktuell 28 EU-Mitgliedstaaten wird durchschnittlich 2,2 Prozent betragen. Der Ölpreis wird bis 2030 auf 90 bis 180 Dollar pro Barrel steigen. Folglich ergibt sich daraus ein partiell jährlicher Abriss des Langzeittrends der sinkenden Ticketpreise. Außerdem ist absehbar, dass das Emissionshandels-

system ETS (= Emission Trading System) den gesamten Luftverkehr in der EU umfasst und 25 bis 90 Euro pro Tonne Kohlenstoffdioxid für Zertifikate kosten wird. Voraussichtlich werden bis 2030 einhundert Prozent der Emissionen in Form von Zertifikaten erworben. Abgesehen davon wird der Klimawandel einen umfassenden Einfluss auf den Luftverkehr haben. Neben einem weiteren Ausbau des Netzes für Hochgeschwindigkeitszüge, wird der Expansionsplan der EU weitergehen. Bis 2030 ist von schätzungsweise 34 Mitgliedstaaten auszugehen. Darüber hinaus wird der Bereich Business Aviation ihren derzeitigen Wachstumskurs beibehalten, wobei das überaus starke Wachstum der letzten Jahre nicht erhalten bleibt. Letztendlich werden 19 Flughäfen innerhalb der EU bis 2030 ihre Kapazitätsgrenzen erreichen.

17.2 Erreichbarkeit des Landes

Um Aussagen über die Erreichbarkeit des Landes im Luftverkehr treffen zu können, wurden zwei unterschiedliche Verfahren durchgeführt.

Zum einen wurden die mittleren Reiseweiten und Reisezeiten auf Basis eines Verkehrsmengengerüsts für das Jahr 2013 für Sachsen-Anhalt und ebenso zum Vergleich für mehrere Bundesländer bestimmt. Diese mittleren Reisezeiten bestehen aus folgenden Komponenten:

- Zugangszeit zwischen einer Region und dem gewählten Abflughafen
- Zeit, die am Abflughafen für dort nötige Wege und dem Check-in benötigt wird
- Flugzeit zwischen Start- und Zielflughafen auf Basis der für das Jahr 2013 veröffentlichten Flugpläne inklusive der Transferzeiten auf Zwischenflughäfen bei Umsteigeverbindungen
- Zeit, die am Zielflughafen für dort zurückgelegte Wege, Gepäckaufnahme sowie Einreiseformalitäten benötigt wird
- Abgangszeit zwischen Zielflughafen und dem letztendlichen Ziel (Region) der Reise

Da für die Reise zwischen einer Ausgangs- und einer Zielregion in der Regel mehrere unterschiedliche Reisewege mit unterschiedlichen Start-, Ziel und Umsteigeflughäfen bestehen, wurden für jede Relation zwischen zwei Regionen bis zu 16 Reisealternativen betrachtet und für diese gemäß ihrer Attribute (Reisezeit, Kosten, Bedienungshäufigkeit usw.) mittels einem kombinierten Flughafen/Flugroutenwahlmodell daraus resultierende Wahlwahrscheinlichkeiten berechnet.

Sie wurden mit dem jeweiligen Gesamtstrom von Flugreisenden auf einer Relation multipliziert und in einem letzten Schritt nach Herkunftsregionen auf Basis einer Gewichtung der Verkehrsmengen jeder Relation aggregiert. So erhält man die mittleren Reisedistanzen und Reisezeiten für Sachsen-Anhalt, mehrere andere Bundesländer und Deutschland. Sie sind in folgender Tabelle dargestellt:

Mittlere Reiseweiten+ -Zeiten des Luftverkehrs 2013 im Ländervergleich	Mittlere Reisezeit (min. inkl. Zu+Abgang)	Mittlere Distanz (km inkl. Zu+Abgang)
Sachsen-Anhalt	489	2468
Brandenburg	380	1846
Mecklenburg-Vorpommern	562	2980
Sachsen	434	2164
Schleswig-Holstein	450	2324
Deutschland	425	2385

Quelle: MKmetric GmbH, 2014

Demnach ergeben sich folgende Erkenntnisse: Die durchschnittliche Entfernung von Flugreisen, die in Sachsen-Anhalt beginnen oder enden, beträgt knapp 2500 Kilometer. Dafür besteht im Mittel ein Zeitbedarf von rund 8 Stunden. Damit sind diese Reisen ab Sachsen-Anhalt rund 100 Kilometer weiter und dauern entsprechend etwa eine Stunde länger als im Bundesvergleich. Die überdurchschnittliche Reiseweite ist im Wesentlichen auf zwei Aspekte zurückzuführen. Zum einen sorgt die relativ zentrale Lage Sachsens-Anhalts dafür, dass bei Inlandsreisen die Nutzung des Luftverkehrs im Vergleich zu anderen, eher in einer Randlage positionierten Bundesländern, die Nutzung des Flugzeuges im Vergleich zu Bodenverkehrsmitteln eher geringe Zeitvorteile bietet. Zum anderen ist für Kurzstrecken seine Nutzung aufgrund der etwas längeren Landweganreise zwischen den einzelnen Regionen und dem nächstgelegenen, mit einem entsprechenden Angebot versehenen Abflughafen weniger attraktiv, als dies etwa bei Stadtstaaten wie Hamburg oder Berlin der Fall ist. Die Thematik der zentralen Lage des Landes zeigt sich besonders im Vergleich mit Brandenburg, von wo aus Flugreisen im Schnitt rund 600 Kilometer kürzer sind. Interessant ist auch der Vergleich mit Mecklenburg-Vorpommern. Anders als dort (zu den Flughäfen in Hamburg und Berlin) sind die Anreisewege zu

internationalen Verkehrsflughäfen ab Sachsen-Anhalt (zu den Flughäfen Leipzig/Halle, Berlin und Hannover) deutlich kürzer, was geringere mittlere Reisezeiten zur Folge hat.

Ein anderer Ansatz zur Bestimmung der Erreichbarkeit von Regionen ist die mittlere, europäische Erreichbarkeit, bei der die Reisezeiten nicht anhand der Verkehrsmengen, sondern nach einem sozio-ökonomischen Gewicht der Zielregion bestimmt werden. Diese Vorgehensweise ist im Kontext der europäischen Kohäsionspolitik, die eine Angleichung der Lebensverhältnisse in den einzelnen EU-Regionen zum Ziel hat, von besonderer Relevanz. Für die Untersuchung wurde dafür als Gewicht der Zielregionen, in zwei Varianten deren Einwohnerzahl bzw. deren Bruttoinlandsprodukt gewählt. Die Berechnung der mittleren Reisezeit basiert hierbei auf der am häufigsten gewählten, meist auch schnellsten Reisealternative des Luftverkehrs zwischen zwei Regionen, die mit der Einwohnerzahl bzw. dem Bruttoinlandsprodukt der Zielregion multipliziert wird. Für jede Quellregion werden alle diese Produkte addiert und durch die Gesamtsumme der Einwohner bzw. des Bruttoinlandsprodukts aller Zielregionen dividiert.

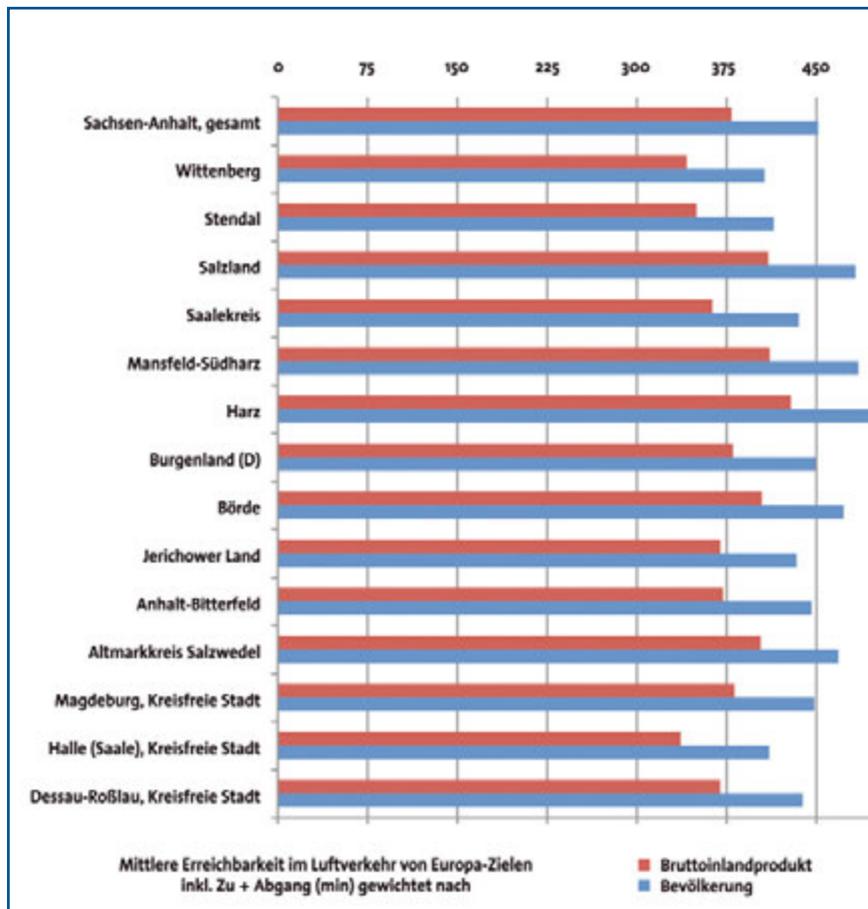
Die Abbildung zeigt das Ergebnis dieser Berechnung für Sachsen-Anhalt insgesamt, für seine einzelnen

Regionen und zum Vergleich auch für das Bundesland Brandenburg. Für die Landeswerte wurden dabei die Ergebnisse für die einzelnen Kreise bzw. kreisfreien Städte nach deren Einwohnerzahl bzw. dem Bruttoinlandsprodukt gewichtet. Die Werte auf Basis der Gewichtung nach dem Bruttoinlandsprodukt sind dabei rund 70 Minuten niedriger, das heißt die Erreichbarkeit ist entsprechend besser, da diejenigen Regionen Europas, in

denen das Bruttoinlandsprodukt die höchsten Werte erreicht, in der Regel besonders gut im Luftverkehr erreichbar sind.

Die besten Erreichbarkeitswerte in Sachsen-Anhalt verzeichnen dabei die Stadt Halle sowie die Regionen Wittenberg und Stendal (circa 400 Minuten). Die höchsten Werte treten im Harz sowie für den Altmarkkreis Salzwedel und den Salzlandkreis auf (circa 500 Minuten).

Erreichbarkeit im Luftverkehr 2013



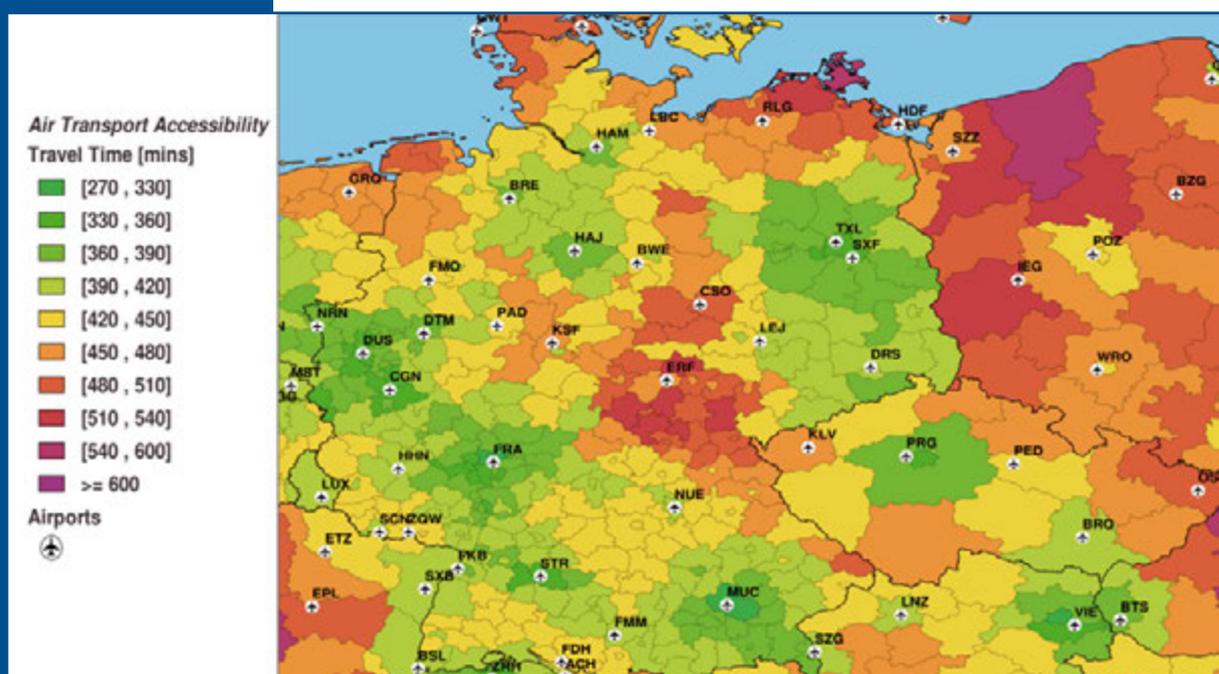
Quelle: MKmetic GmbH, 2014

Die Erreichbarkeitswerte auf Basis der Gewichtung nach Einwohnern zeigt auch nachfolgend abgebildete Karte für Sachsen-Anhalt und sein weiteres Umfeld. In (dunkel-)grün sind dabei Regionen mit besonders guter Erreichbarkeit eingefärbt, während dessen Bereiche mit schlechter Erreichbarkeit in Rottönen markiert sind. Orange entspricht dabei dem europäischen Mittelwert von rund 450 Minuten.

Für Sachsen-Anhalt bedeutet dies, dass die Erreichbarkeit seiner Regionen im Süden und Osten des Landes über dem europäischen Durchschnitt liegt, während sie im Nordwesten diesem Durchschnitt in etwa entspricht und nur im mittleren Teil des Landes unterdurchschnittlich ist.

17.3 Passagierzahlen und Reiseziele

Ungeachtet des dämpfenden Einflussfaktors des zu erwartenden Bevölkerungsrückgangs wird sich das Luftverkehrsaufkommen in Sachsen-Anhalt von den heutigen 723 000 auf mehr als 900 000 Flugreisen und damit rund 1,8 Millionen Passagiere um rund ein Viertel erhöhen. Jeder Einwohner wird also perspektivisch mehr Flugreisen unternehmen. Die größten Zuwächse in absoluten Zahlen treten dabei in der Region Harz und den Städten Halle und Magdeburg auf. Ein überproportionales Wachstum von mehr als 30 Prozent ist darüber hinaus im Burgenlandkreis sowie in den Landkreisen Jerichower Land und Wittenberg zu verzeichnen.



Quelle: MKmetric GmbH

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zahl der Flugreisen und deren Veränderung bis 2023 sowie die Luftverkehrsreiseintensität in den Regionen.

Flugreisen nach Regionen	2013	2023	Zunahme % 2013 bis 2023	Zunahme abs. 2013 bis 2023	Flugreisen/ Einwohner 2013	Flugreisen/ Einwohner 2023
Dessau-Roßlau Stadt	32.241	39.522	+22,6%	+7.281	0,4	0,5
Halle/Saale Stadt	119.668	146.764	+22,6%	+27.096	0,5	0,7
Magdeburg Landeshauptstadt	58.305	78.991	+35,5%	+20.686	0,3	0,4
Altmarkkreis Salzwedel	64.761	74.308	+14,7%	+9.547	0,7	0,9
Anhalt-Bitterfeld	43.369	50.009	+15,3%	+6.640	0,3	0,3
Jerichower Land	14.598	19.782	+35,5%	+5.184	0,2	0,2
Börde	30.331	37.637	+24,1%	+7.306	0,2	0,2
Burgenlandkreis	52.850	69.629	+31,7%	+16.779	0,3	0,4
Harz	127.164	157.038	+23,5%	+29.874	0,6	0,8
Mansfeld-Südharz	19.001	23.592	+24,2	+4.591	0,1	0,2
Saalekreis	54.018	68.217	+26,3%	+14.199	0,3	0,4
Salzlandkreis	36.672	43.535	+18,7%	+6.863	0,2	0,2
Stendal	28.872	37.350	+29,4%	+8.478	0,2	0,4
Wittenberg	41.100	54.340	+32,2%	+13.240	0,3	0,5
Sachsen-Anhalt gesamt	722.950	900.714	+24,6%	+177.764	0,3	0,4

Quelle: Datenanalyse Bundesverkehrswegeplan 2015

Auch die sich ändernden Reiseziele werden für strukturelle Änderungen im Luftverkehrsaufkommen sorgen, wie folgende Tabelle zeigt.

Entwicklung der Flugreisen ab Sachsen-Anhalt nach	Aufkommen 2013	Aufkommen 2023	Zunahme % 2013 bis 2023	Zunahme abs. 2013 bis 2023
Deutschland	168.741	169.583	+0,5%	+842
Nordeuropa	15.045	17.787	+18,2%	+2.742
Nordwesteuropa	36.485	44.786	+22,8%	+8.301
Westeuropa	21.057	25.037	+18,9%	+3.980
Südeuropa	48.391	54.959	+13,6%	+6.568
Südosteuropa	3.251	4.675	+43,8%	+1.424
Osteuropa	5.147	9.689	+88,2%	+4.542
Außereuropäisch	424.833	574.198	+35,2%	+149.365
Gesamt	722.950	900.714	+24,6%	+177.764

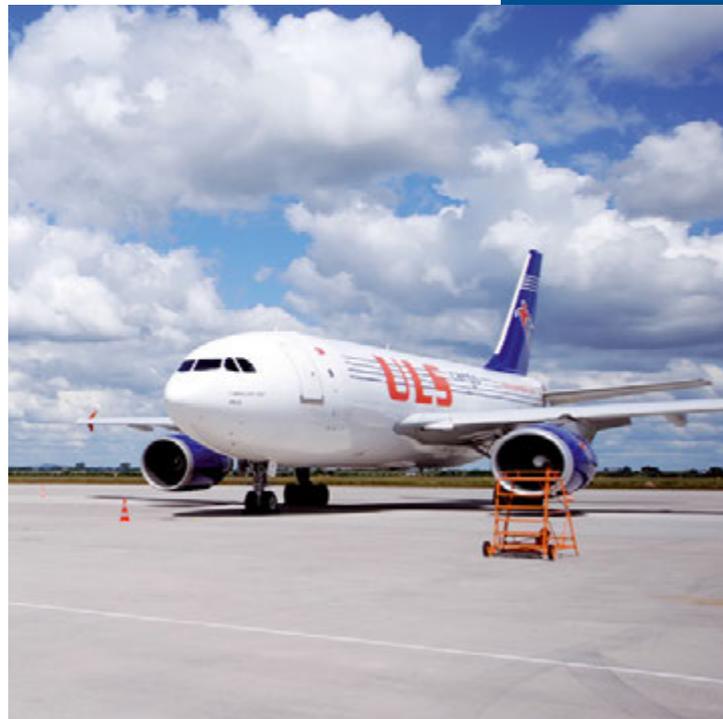
Quelle: Datenanalyse Bundesverkehrswegeplan 2015

Trotz der über alle Reiseziele steigenden Nachfrage wird die Zahl innerdeutscher Flugreisen von und nach Sachsen-Anhalt praktisch unverändert bleiben. Dies ist vor allem auf die Inbetriebnahme der Bahn-Neubaustrecke Halle/Leipzig-Erfurt-Nürnberg zurückzuführen. Sie verkürzt die Fahrzeiten zwischen Sachsen-Anhalt und Süddeutschland maßgeblich. Teile des bestehenden Luftverkehrs werden sich deshalb auf die Schiene verlagern bzw. der zusätzliche, künftige Reisebedarf

von der Bahn abgedeckt. Im Kontinentalverkehr zeigt sich bei Betrachtung absoluter Zahlen das stärkste Wachstum bei Flügen nach Nordwesteuropa, während es die größten prozentualen Zuwächse nach Süd- und Südosteuropa gibt. Hier werden auch künftig mit Bodenverkehrsmitteln keine zum Luftverkehr konkurrenzfähigen Reisezeiten erzielt werden können. Außerdem sorgt der zunehmende Wohlstand in diesen Zielgebieten für einen verstärkten Wechsel vom Boden- zum

Luftverkehr. Den größten Zuwachs über alle Märkte hinweg gesehen, werden jedoch Reisen zu Zielen außerhalb Europas aufweisen. Hier ergibt sich gemäß des zugrunde liegenden Mengengerüsts ein Zuwachs bis 2023 um mehr als ein Drittel.

Fest steht: Der Modal Split im Quellverkehr Sachsen-Anhalts verschiebt sich bis 2023 in Richtung Luftverkehr. Modal Split wird statistisch die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (= Modi) genannt. Der Modal Split ist die Folge des menschlichen Mobilitätsverhaltens, wirtschaftlicher Entscheidungen von Unternehmen und des Verkehrsangebots. Die Verschiebung sieht im Detail so aus:



Cargo auf dem Airport Leipzig/Halle

Änderung Modal Split 2013 bis 2023 (Prozentpunkte)	Schiene	Pkw	Bus	Luft
Deutschland	±0,0%	+0,2%	-0,2%	±0,0%
Nordeuropa	+0,5%	-1,2%	-0,7%	+1,4%
Nordwesteuropa	+0,7%	-1,8%	-0,6%	+1,8%
Westeuropa	+1,4%	-2,9%	-2,7%	+4,2%
Südeuropa	+0,8%	-0,5%	-1,7%	+1,3%
Südosteuropa	+1,1%	-1,7%	-0,8%	+1,3%
Osteuropa	+0,5%	-0,3%	-0,7%	+0,5%
Außereuropäisch	±0%	±0%	±0%	±0%
Gesamt	0,0%	+0,1%	-0,2%	+0,1%

Quelle: Datenanalyse Bundesverkehrswegeplan 2015

17.4 Blick in andere Bundesländer

Die Struktur des Fernverkehrsaufkommens für Sachsen-Anhalt und andere Bundesländer im Jahr 2013 gestaltete sich wie folgt:

Brandenburg. Der Anteil des Luftverkehrs in Sachsen-Anhalt an den Personenfahrten im Quellverkehr ist mit 0,25 Prozent sehr gering. Ein Grund ist die zentrale Lage des Landes, was der innerdeutsche Luft-

Quellverkehr 2013 (000 Personenfahrten)	Schiene	Pkw	Luft	Bus	Alle V-Träger	Flugreisen/ (%)
Sachsen-Anhalt	15.420	261.804	723	15.684	293.631	0,25%
Brandenburg	35.758	328.619	1.480	25.380	391.237	0,38%
Mecklenburg-Vorpommern	11.211	156.392	569	13.281	181.452	0,31%
Sachsen	26.542	410.373	2.719	35.824	475.457	0,57%
Schleswig-Holstein	33.569	375.127	2.561	35.401	446.657	0,57%
Thüringen	13.248	283.490	557	19.085	316.381	0,18%

Quelle: Datenanalyse Bundesverkehrswegeplan 2015

Demnach kommt Sachsen-Anhalt ebenso wie Thüringen auf insgesamt rund 300 Millionen Personenfahrten im Quellverkehr. Mecklenburg-Vorpommern weist mehr als 100 Millionen Fahrten weniger, Brandenburg dagegen rund 100 Millionen Fahrten mehr auf. Im Luftverkehr beträgt das Aufkommen in Sachsen-Anhalt deutlich mehr als das in Mecklenburg-Vorpommern (plus 150 000 Reisen), aber nur etwa die Hälfte desjenigen von

verkehr klar zu spüren bekommt. Er ist nur von nachrangiger Bedeutung. In der Perspektive ergeben sich von den dargestellten Bundesländern nur für Schleswig-Holstein und Brandenburg bis 2023 Zuwächse im Gesamtverkehrsaufkommen. Vor allem Sachsen-Anhalt steht ein Rückgang bevor. Das ist vor allem der Bevölkerungsentwicklung geschuldet, nach der die Einwohnerzahl in Sachsen-Anhalt

von 2,3 Millionen in 2010 auf 1,87 Millionen bis 2030 zurückgehen wird. Im Jahr 2023 wird sie unter der Annahme konstanter Veränderungs-raten bei 2,02 Millionen liegen.

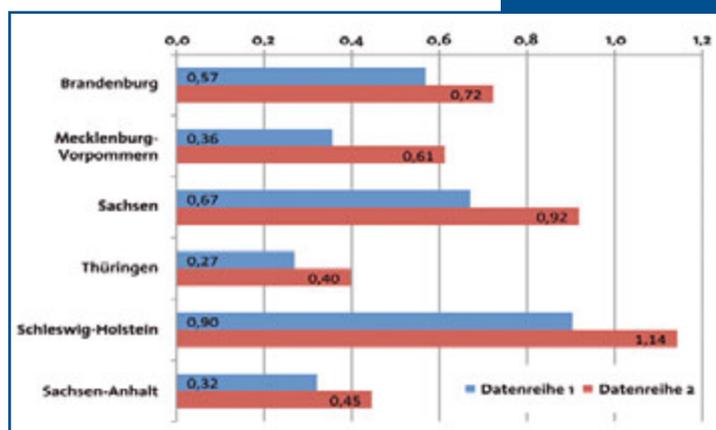
Und trotzdem: Die Zahl der Flug-reisen ab/bis Sachsen-Anhalt wird perspektivisch um fast ein Viertel zunehmen, ihr Anteil am Gesamtverkehr wird sich relativ sogar um fast ein Drittel erhöhen.

Änderung Quellverkehr 2013 bis 2023	Schiene	Pkw	Luft	Bus	Alle V-Träger	Anteil Luftverkehr %
Sachsen-Anhalt	-5,2%	-5,4%	+24,6%	-9,9%	-5,5%	+31,9%
Brandenburg	+1,4%	+3,4%	+33,7%	+1,1%	+3,2%	+29,6%
Mecklenburg-Vorpommern	-5,0%	-3,0%	+58,8%	-7,0%	-3,2%	+64,0%
Sachsen	+4,0%	-2,3%	+27,8%	-1,5%	-1,7%	+30,0%
Schleswig-Holstein	+5,3%	+6,6%	+26,9%	+1,3%	+6,2%	+19,5%
Thüringen	-2,5%	-5,1%	+34,4%	-9,9%	-5,2%	+41,8%

Quelle: Datenanalyse Bundesverkehrswegeplan 2015

Daraus abgeleitet ergibt sich die in folgender Abbildung dargestellte Entwicklung bei der Luftverkehrs-reiseintensität bis zum Jahr 2023. Sie nimmt in Sachsen-Anhalt bis 2023 um 39 Prozent zu - stärker als in Brandenburg, Sachsen und Schleswig-Holstein. Am relativ niedrigen Niveau ändert das jedoch nichts.

Entwicklung Flugreisen je Einwohner



Quelle: Extrapolation der Verkehrsströme der Jahre 2010 und 2030 der BVWP 2015

18. Maßnahmenvorschläge bis 2020 und darüber hinaus



Turn around

In Zusammenarbeit mit allen luftverkehrsrelevanten Partnern wurden acht operative Maßnahmenvorschläge diskutiert und formuliert.

Der Fokus liegt auf dem bedarfsgerechten Erhalt und dem Ausbau der regionalen Luftverkehrsstandorte. Die Wettbewerbsfähigkeit der Standorte muss gestärkt und neue

Anreize für die im Umkreis liegenden Unternehmen und Privatnutzer geschaffen werden. Das ist ein langer Prozess, der unter der Federführung des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr durch jährliche Treffen des bereits etablierten Arbeitskreises begleitet und kontinuierlich präzisiert wird. Die Maßnahmenvorschläge sind:



safety-check

1. Ziel:	Konzeptionelle Bewertung der Luftverkehrsstandorte in Sachsen-Anhalt.
Analyse der bestehenden Luftverkehrsstandorte in Sachsen-Anhalt unter der Maßgabe des Erhalts sowie Bewertung des räumlichen Bedarfs in Bezug auf die Nachfrage und der Drittwirkungsproblematik bei der Schaffung neuer Luftverkehrsstandorte.	
Inhalte:	Bewertung von luftverkehrlichen Angebot und Nachfrage,
	Analyse der Luftverkehrsinfrastruktur und Beurteilung des Fortbestehens bzw. Optimierung einzelner Luftverkehrsstandorte,
	Beurteilung von Neuanträgen unter Berücksichtigung landesplanerischer Voraussetzungen.

2. Ziel:	Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen (Flugplätze).
Neubeschreibung des Leistungsrahmens bei der Förderung von Investitions- und Luftsicherheitsmaßnahmen an regional relevanten Verkehrslandeplätzen in Abhängigkeit zur Haushaltslage des Landes.	
Inhalte:	Erweiterung des Maßnahmenkatalogs der Förderung (bspw. die Fördermöglichkeiten für die Schaffung und Instandsetzung in den Bereichen Ver- und Entsorgung),
	Anerkennung ingenieurtechnischer Leistungen; (z.B. Gutachtertätigkeiten).

3. Ziel:	Zuschüsse für Investitionen (Luftsicherheitsmaßnahmen) an sonstigen Flugplätzen.
Erweiterung der förderfähigen luftsicherheitstechnischen Maßnahmen an Sonderlandeplätzen unter Beachtung durchgeführter Risikoanalysen bei aktueller Berücksichtigung der Haushaltslage des Landes.	
Inhalt:	Bewertung der Förderfähigkeit luftsicherheitsrelevanter Aspekte an sonstigen Verkehrslandeplätzen, Sonderlandeplätzen und Hubschrauberflugplätzen mit Hilfe geeigneter Risikoanalysen unter Beachtung und Umsetzung der aktuellen Gesetzeslage.

4. Ziel:	Stärkung der Bedeutung von Luftaufsichtsstellen im Verantwortungsbereich.
Bezuschussung der Luftaufsichtsstellen im Zuge der Personal- und Sachkostenbezuschussung der Beauftragten für Luftaufsicht (BfL).	
Inhalte:	Prüfung einer Beleihung von BfL entsprechend der gültigen Richtlinien auch an Sonderlandeplätzen (Beleihungsöffnung),
	Beibehaltung der Zuschussung an den Verkehrslandeplätzen.

5. Ziel:	Optimierung der Luftverkehrssicherheit am Boden.
Unterstützung bei der Installation und Komplettierung erforderlicher bodenseitiger Navigationsausrüstung, die ein sicheres Fliegen gewährleistet.	
Inhalte:	Analyse und Bewertung von Flugbetriebskonzepten von Flugplätzen,
	Erarbeitung und Begleitung von Genehmigungsverfahren für Flugbetriebskonzepte, um die Luftverkehrssicherheit an Flugplätzen oder in Flugplatznähe zu verbessern (z.B. Installation zulässiger An- und Abflughilfen oder Ergänzung bestehender Navigationskomponenten am Boden),
	Begleitung luftrechtlicher Änderungsverfahren zu Flugplätzen, die das unmittelbare Luftraummanagement betreffen (Anpassung flugplatzbezogener Lufträume; Änderung oder Neuinstallation von An- und Abflugsystemen – oder Komponenten auf der Grundlage neuer EU-Verordnungen).

6. Ziel:	Umsetzung ökologisch bedeutender Maßnahmen an Flugplätzen.
Vegetative Kultivierung nicht benötigter Flächen und Anbau von Naturellen Schutzflächen.	
Inhalt:	Prüfung flugplatzseitiger Konzepte zur ökologischen Verbesserung der Flugplatzanlage und der Begleitung von Anträgen hinsichtlich der Ausschöpfung von Fördermaßnahmen.

7. Ziel:	Erhöhung der Akzeptanz der Flugplätze durch Ausschöpfung nicht originärer Ressourcen.
Schaffung multifunktionaler Nutzungsaspekte der Flugplatzanlage zur Erhöhung der Attraktivität.	
Inhalte:	Genehmigungsrechtliche und förderwirksame Unterstützung der Flugplätze,
	Unterstützung von Werbeaktivitäten.

8. Ziel:	Generierung von Win-Win-Effekten zu anderen Schutzgütern und Interessengruppen.
Variable Gestaltung und Anpassung vorhandener Flugplatzanlagen im Kontext des öffentlichen Interesses.	
Inhalt:	Genehmigungsrechtliche Unterstützung von baulichen oder verfahrenstechnischen Veränderungen an der Luftverkehrsanlage oder im Luftraummanagement (z.B. Verbesserung des Lärmschutzes).



Abflug vom Airport Leipzig/Halle

Steckbriefe der Flugplätze in Sachsen-Anhalt

1 regionalbedeutsamer Verkehrsflughafen

5 regionalrelevante Verkehrslandeplätze

22 Sonderlandeplätze

15 Hubschrauberflugplätze

2 Segelfluggelände



Blick auf den Verkehrslandeplatz Ballenstedt



http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:MD_Anflug.JPG; JUREC

Blick auf den Verkehrslandeplatz Magdeburg-City

Verkehrsflughafen Magdeburg/Cochstedt

Betreiber:	Flughafengesellschaft Magdeburg/Cochstedt mbH Harzstraße 1 39444 Hecklingen/ Ortsteil Cochstedt
Lage:	Landkreis Salzlandkreis 35 km südwestlich von Magdeburg
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 2500 Meter, Breite: 45 Meter, Belag: Asphalt PCN 100, 51° 51' 21" N, 11° 25' 6" O
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	Keine Einschränkungen
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ ungerichtetes Funkfeuer (NDB)■ DME, ILS 26 CAT1■ Approach and Runway Lighting■ METAR, CTR■ Winterdienst
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	Xtreme-Air
Charakteristik:	Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr. Er dient als regionaler Verkehrsflughafen der luftverkehrlichen Erschließung des Raumes und der gewerblichen Luftfahrt.
Entwicklungsvorstellungen:	<ul style="list-style-type: none">■ Weiterer Ausbau des:■ Passagier- und Linienverkehrs■ Gewerblichen Luftverkehrs■ General Aviation■ Luftfrachtverkehrs, Frachtverkehrs
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Gastronomie■ Mietwagen (Hertz)■ Parkplatzanlage■ Hotel Reisebüro
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ B180, B6n (10 km), A14 (ab Bernburg),■ Buslinie■ Bahnlinie geplant

Internet www.airport-cochstedt.de

Email info@airport-cochstedt.de
ops@airport-cochstedt.de

Telefon +49 39 267 606 206 (Verkehrsleitung)
+49 39 267 606 477 (OPS)

Telefax +49 39 267 606 240 (Verkehrsleitung)

Verkehrslandeplatz Ballenstedt-Harz

Betreiber:	Flugplatz Ballenstedt-Harz GmbH Rathausplatz 12, 06493 Ballenstedt
Lage:	Landkreis Harz
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 805 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Asphalt, Belastbarkeit: 5700 kg MTOW; Start- und Landebahn Länge: 805 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Gras, Belastbarkeit: 2000 kg MTOW + AN-2; Segelflugbetriebsfläche Länge: 1000 Meter, Breite: 150 Meter, Belag: Gras.
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 5700 kg zulässiges Höchstgewicht,■ Hubschrauber,■ Selbststartende Motorsegler, Segelflugzeuge,■ Ultraleichtflieger, Bemannte Ballone,■ Personenfallschirme, Luftschiffe,■ Nichtmotorisierte Luftsportgeräte (Hängegleiter, Gleitsegel),■ Andere Luftfahrzeuge nach vorheriger Genehmigung des Platzhalters.
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ PAPI : optische Anflughilfe auf 09 / 27,■ Nachtflugbefeuerung,■ Tankstellen mit folgenden Sorten: AVGAS 100 LL, Jet A-1, SUPER PLUS7.
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Müller Flugservice GmbH, Am Gegenstein, 06493 Ballenstedt,■ Flugschule GCS Halberstadt (Ultraleicht-FS), Klusstraße 54, 38820 Halberstadt,■ Ballenstedt Aeroclub e.V.,■ Motorflugverein Ballenstedt e.V.,■ Ultraleichtfliegerclub Ballenstedt e.V., Am Gegenstein, 06493 Ballenstedt.
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr. Er dient als regionaler Verkehrslandeplatz der luftverkehrlichen Erschließung des Raumes Harz und Harzvorland und der gewerblichen Luftfahrt. Durch eine Vielzahl von Veranstaltungen und Wettbewerben Profilierung als Luftsportzentrum. Hoher Anteil an Schulungsaktivitäten.
Entwicklungsvorstellungen:	<ul style="list-style-type: none">■ Weitere Profilierung als Luftsportzentrum,■ Ansiedlung von luftfahrtaffinem Gewerbe,■ Ansiedlung neuer Flugschulen (Ultraleicht, Hubschrauber),■ Bau eines Fliegerdorfes.
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Betankung mit AVGAS, JET-A1, SUPER PLUS,■ Verkauf von Flugmotorenölen,■ Flugplatzgastronomie,■ PKW-Verleih,■ Früh- und Spätabfertigungen; Nachtflug,■ Vermietung von Hallenflächen,■ Durchführung von Fliegerlagern und Trainingslagern,■ Durchführung von Veranstaltungen im Flugsport, Motorsport, Konzerte,■ Wohnmobilstellplatz, Campingplatz.
Verkehrsankündigung:	Der Flugplatz liegt an der Kreisstraße zwischen Ballenstedt und Badeborn. Die vierspurige B6n (autobahngleich) liegt in ca. 8 km Entfernung. Nächste Bahnstation: Quedlinburg. Die nächste Buslinie liegt in 200 m Entfernung (Ballenstedt-Quedlinburg).
Internet:	www.flugplatz-ballenstedt.de
Email:	vlplatz@gmx.de
Telefon:	+49 39483 215
Telefax:	+49 39483 273

Verkehrslandeplatz Dessau

Betreiber:	Flugplatz Dessau GmbH (Tower-Gebäude) Alte Landebahn 27, 06846 Dessau-Roßlau
Lage:	Kreisfreie Stadt Dessau-Roßlau, 4 km westlich des Zentrums
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn mit Rand- und Schwellenbefeuerung Länge: 1000 Meter, Breite: 25 Meter, Belag: Asphalt, Segelflugbetriebsfläche Länge: 1150 Meter, Breite: 200 Meter.
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Motorflugzeuge bis 5700 kg,■ JU 52 der Lufthansa D-CDLH (10500 kg),■ Drehflügler,■ selbststartende Motorsegler,■ Segelflugzeuge und nichtselbststartende Motorsegler im Winden- und Flugzeugschlepp,■ Ultraleichtflugzeuge,■ Fallschirmsprungbetrieb,■ Freiballone PPR,■ Luftschiffe PPR.
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Nachtflugbefeuerung,■ Tankstelle f. AVGAS 100LL, JET-A1 und SUPER PLUS, alle Flugmotorenöle,■ Wetterstation,■ Internetzugang,■ Cessna 172 zur Vercharterung.
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Luftfahrttechnischer Betrieb Luftsport,■ Service-Center Ost GmbH,■ Fliegerclub „Hugo Junkers“ Dessau e.V.,■ Anhaltischer Verein für Luftfahrt e.V.,■ Dessauer Fallschirmsportverein.
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr. Er dient als regionaler Verkehrslandeplatz der luftverkehrlichen Erschließung des Raumes und der gewerblichen Luftfahrt.
Entwicklungsvorstellungen:	Der VLP soll gefestigt werden als luftverkehrliche Infrastruktureinrichtung für das 3. Oberzentrum in Sachsen-Anhalt mit den Kreisen Anhalt-Bitterfeld, Wittenberg und der kreisfreien Stadt Dessau-Roßlau. Die Anlage insgesamt lässt eine Anpassung an höheres Verkehrsaufkommen zu, sowohl hinsichtlich der Frequentierung als auch bzgl. der Luftfahrzeuggröße bzw. -leistung.
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Organisation von Übernachtung, Mietwagen, Taxi, Veranstaltungen,■ Durchführung von Rundflügen, Tandemsprüngen, Ballonfahrten,■ Hilfe bei der Flugplanung u. Wetterberat. Ausbildung von Luftfahrern.
Verkehrsanbindung:	Buslinien 10 und 11 zur Innenstadt, 10 Minuten Fußweg.

Internet: www.flugplatz-dessau.de

Email: flugplatz@dvv-dessau.de

Telefon: +49 340 619751

Telefax: +49 340 619752

Verkehrslandeplatz Halle/Oppin

Betreiber:	Flugplatzgesellschaft mbH Halle/Oppin Flugplatz 12, 06188 Landsberg
Lage:	Landkreis: Saalekreis, Ortsteil Oppin der Stadt Landsberg, 1,5 km östlich von Oppin
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn (FBP) Länge: 1120 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Asphalt, 51° 33' 08" N, 12° 03' 14" E 350 ft.
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Segelflug,■ Flugzeuge bis 5,7 t,■ Flugzeuge bis 14 t PPR,■ Hubschrauber,■ Freiballone, Luftschiffe.
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Start- und Landebahnbefehrerung mit Gleitweg- befehrerungsanlage System PAPI in Landerichtung 29,■ Rollbahnbefehrerung,■ Hubschrauber-Aufsetzpunkt mit Befehrerung,■ Drehfeuer auf Dach eines Wohnhauses,■ Tankstelle f.: JET A1, AVGAS, AVGAS UL 91.
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Air Lloyd Deutsche Helicopter Flugservice GmbH,■ ADAC Luftfahrt Technik GmbH,■ Helicopter Technik GmbH (Helitec),■ DRF Hubschrauber Sonder Dienst,■ Lips Flugdienst GMBH,■ Air Service Sachsen GmbH (ASS),■ Flugschule Löffler,■ Luft & Liebe (Ballonfahrten),■ Bundespolizei Fliegerstaffel,■ Flugsportverein Halle-Oppin e.V. (Segelflug),■ Modellflugclub Halle/Oppin e.V.,■ Fallschirmsportclub Halle-Oppin e.V..
Charakteristik:	Der Landeplatz dient als wichtiger Teil der Infrastruktur und dem allgemeinen Verkehr. Er dient als regionaler Verkehrslandeplatz sowohl der luftverkehrlichen Erschließung des Raumes Halle-Merseburg-Bitterfeld als auch der gewerblichen Luftfahrt.
Entwicklungsvorstellungen:	<ul style="list-style-type: none">■ als Satellitenflugplatz zum Flughafen Leipzig-Halle■ Stärkung als wichtiger Bestandteil der Infrastruktur der Region,■ Erhöhung der Anzahl der am Platz ansässigen Firmen und Flugzeuge,■ Sicherung und Ausbau der vorhandenen Basis.
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Taxi Ruf,■ auf Anfrage Leihwagen,■ Gaststätte am Platz.
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ Autobahn A 14 und A 9,■ In der Nähe befindet sich die B 100,■ Zuganbindung Bahnhof Niemberg.
Internet:	www.flugplatz-halle-oppin.de
Email:	kontakt@flugplatz-halle-oppin.de
Telefon:	Tower: +49 34604 31314, Büro: +49 34604 3130
Telefax:	Tower: +49 34604 31327, Büro: +49 34604 31328

Verkehrslandeplatz Magdeburg-City

Betreiber:	FMB Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH Otto-Lilienthal-Straße 8, 39120 Magdeburg
Lage:	Landeshauptstadt Magdeburg
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 1000 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Asphalt, Start- und Landebahn Länge: 700 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Gras.
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ ACFT: 5700 kg,■ HEL,■ GLD,■ Luftschiffe,■ UL,■ Ballon.
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Papi,■ Befeuerung SLB und Taxiways,■ Anflugbefeuerung RWY27,■ IFR-Verfahren,■ GPU,■ Feuerwehrfahrzeug,■ Schneeräumgeräte,■ Notstromversorgung,■ Wetterstation.
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Reupke Air-Service,■ FMD Flugdienst Magdeburg,■ UL- Flugschule Magdeburg,■ Geofly-Luftbildunternehmen,■ Flugsportzentrum Mitteldeutschland,■ Segelfliegerclub Magdeburg,■ Fallschirmsportverein Magdeburg e.V.,■ Mitteldeutsches Fallschirmsprungzentrum e. V..
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr. Er dient als regionaler Verkehrslandeplatz der luftverkehrlichen Erschließung des Raumes und der gewerblichen Luftfahrt.
Entwicklungsvorstellungen:	Ausbau der Start- und Landebahn auf 1800 Meter entsprechend Planfeststellungsbeschluss.
Dienstleistungsangebot:	entfällt.
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ Bus,■ Straßenbahn.

Internet:	www.edbm.de
Email:	flugleitung@edbm.de , info@edbm.de
Telefon:	+49 391 6227865, +49 391 6259910
Telefax:	+49 391 6259966

Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel

Betreiber:	Flugplatzgesellschaft Stendal-Borstel mbH Osterburger Straße / Flugplatz 39576 Hansestadt Stendal
Lage:	Landkreis Stendal, 1,5 NM NW Stendal Flugplatzkoordinaten: 52° 37,65' N, 11° 49,11' E.
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 1997 Meter, Breite: 52 Meter, Belag: Beton, Start- und Landebahn Länge: 700 Meter, Breite: 40 Meter, Belag: Gras, Segelflugfläche Länge: 1800 Meter, Breite: 100 Meter.
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 5700 kg MTOW,■ Flugzeuge bis 14000 kg MTOW PPR,■ Hubschrauber (HEL),■ Segelflugzeuge,■ Ballone & Luftschiffe,■ Ultraleichtflugzeuge,■ Fallschirmabsprung.
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Landebahnachtflugbefeuerung mit Anflugbefeuerung in Richtung 260 Grad,■ PAPI - Anlage,■ Alle Kraftstoff- und Öl Sorten.
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ AERO - CLUB Stendal e.V.,■ Flugsport-Berlin Ultraleichtflug GmbH (Zweigstelle),■ Zweigstelle Flugschule ARDEX Kyritz.
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem allgemeinen Verkehr. Er dient als regionaler Verkehrslandeplatz der luftverkehrlichen Erschließung des Raumes Altmark und der gewerblichen Luftfahrt.
Entwicklungsvorstellungen:	<ul style="list-style-type: none">■ Sicherung des Standortes,■ Konsolidierung des Vorhandenen, bei Bedarf ev. nach Neuansiedlungen Herstellung Instrumentenflugbetrieb,■ Werbung für Neuinvestitionen mit Hinblick Bau BAB 14, die nur 1,5 NM westlich am Flugplatz vorbeiführt.
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugausbildung,■ Hangarunterstellung,■ Gastronomie,■ Events,■ Messen,■ Ausstellungen,■ Verkehrssicherheitstraining.
Verkehrsanbindung:	Busanbindung zur Stadt Stendal und dem Bahnhof mit der Möglichkeit der Nutzung ICE nach Berlin oder Hannover.
Internet:	www.edov.de
Email:	Flugplatz-stendal@t-online.de
Telefon:	+49 3931 713279
Telefax:	+49 3931 796787

Sonderlandeplatz Allstedt

Betreiber:	Flugplatz Allstedt GmbH Kahlwinkeler Str. 2 06647 Fimmelnd OT Saubach
Lage:	Landkreis Mansfeld-Südharz, 1,8 NM SE Allstedt
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 1200 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ 5700 kg,■ 14000 kg PPR,■ HEL, GLD (P, selbststartend), UL, H-GLD, P-GLD,■ Luftschiff, Ballon, Flugmodelle
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ VFR Tag
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Luftfahrt & Vercharterung Reinicke,■ (Flugzeugvermietung, UL- Flugschule),■ Flugschule des Motorflugverein Halle – Oppin,■ BMB Luftfahrzeugservice,■ SAF Halle.
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	<ul style="list-style-type: none">■ Ausbildung von Luftfahrern,■ Geschäftsflugverkehr,■ Privatflüge,■ Trainingsflüge der Luftwaffe
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	offen
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Ausbildung von Luftfahrern,■ Lizenzverlängerungen und Erneuerungen,■ Flugzeugvermietung,■ Fotoflüge
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ Autobahnabfahrt Allstedt A 38 (8 km),■ Landstraße L219.

Internet:	www.flugplatz-allstedt.com
E-Mail:	info@allstedt-flugplatz.de
Telefon:	+49 34652 670687
Telefax:	+49 34652 670693

Sonderlandeplatz Aschersleben

Betreiber:	Flugplatz Aschersleben Güstener Chaussee 20 06449 Aschersleben
Lage:	Landkreis Aschersleben-Staßfurt, 11° 29.93' E, 051° 46.02 N, nordöstlich am Strandrand Aschersleben
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 1050 Meter, Breite: 50 Meter, Belag: Gras, Piste: 11/29
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 5700 kg MTOM■ Motorsegler■ Segelflugzeuge■ Helikopter, Fallschirmsprung, Ballon, Luftsportgeräte
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ keine besondere Ausstattung Unterstellung■ von Flugzeugen nach Absprache möglich
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Luftsportverband Sachsen-Anhalt
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	<ul style="list-style-type: none">■ Sonderlandeplatz■ Betrieb für aufgeführte Luftsportarten und deren Ausbildung
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	<ul style="list-style-type: none">■ Modernisierung der Gebäude und Anlagen
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Unterkunft am Platz■ Imbiss■ kein Kraftstoff
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ B185■ B6n

Internet:	www.Flugplatz-Aschersleben.de
E-Mail:	LSV@flugplatz-Aschersleben.de
Telefon:	+49 3473 809061
Telefax:	+49 3473 840373

Sonderlandeplatz Bad Bibra

Betreiber:	Flugschule Norbert Kaminski Ortsteil Tauhardt Hauptstraße 11 06647 Finne
Lage:	Burgenlandkreis, westlich Bad Bibra, nahe Landesgrenze zu Thüringen, 51° 12' 06" N, E 11° 29' 50"
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 600 Meter, Breite: 20 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Luftsportgeräte■ Segelflugzeuge
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Mobile Flugleitung mit der für Sonderlandeplätze■ vorgeschriebenen Ausrüstung von Flugzeugen
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugschule Norbert Kaminski, Ortsteil Tauhardt, Hauptstraße 11, 06647 Finne
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	<ul style="list-style-type: none">■ Sonderlandeplatz für UL
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	<ul style="list-style-type: none">■ kein Ausbau geplant
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Ausbildung von Luftfahrern■ Rundflüge, Fotoflüge, F-Schlepp■ Jahresnachprüfungen
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ öffentliche Straße

Internet:	www.flugplatz-bad-bibra.de
E-Mail:	eurofox@online.de
Telefon:	+49 36377 80278, oder +49 179 6955909
Telefax:	+49 36377 83666

Sonderlandeplatz Bitterfeld

Betreiber:	Bitterfelder Verein für Luftfahrt e.V. Zimmerstraße 1a 06749 Bitterfeld
Lage:	Landkreis Anhalt-Bitterfeld, 06749 Bitterfeld-Wolfen, OT Bitterfeld, Richard-Schütze-Straße, 51° 37' 25" N, 12° 17' 42" E
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 100 Meter, Breite: 110 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Freiballone■ Hubschrauber
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Füllstelle für Wasserstoff■ Tankanlage für Flüssiggas
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Bitterfelder Verein für Luftfahrt e.V.
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	<ul style="list-style-type: none">■ Aufstiegsplatz für Freiballone■ Sonderlandeplatz für Hubschrauber
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	<ul style="list-style-type: none">■ kein Ausbau geplant
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Füll- und Startplatz für Gasballone■ Startplatz für Heißluftballone■ Startplatz für Fesselballone nach ges. Genehmigung
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ Über öffentliches Strassennetz■ Ortslage Bitterfeld, Richard-Schütze Straße

Internet: www.ballon-bitterfeld.de

E-Mail: Ballon-bitterfeld@gmx.de

Telefon: +49 3493 401141, oder +49 34906 22559

Sonderlandeplatz Burg

Betreiber:	Flugsportclub Burg e.V. In den Krähenbergen Postfach 1231 39282 Burg
Lage:	Landkreis Jerichower Land, 1,0 NM südlich Stadtmitte Burg
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 850 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Gras Segelflugbetriebsfläche, Modellflugbetriebsfläche
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 5700 kg MTOW■ Hubschrauber■ Motorsegler■ Segelflugzeuge■ Ultraleichtflugzeuge■ Fallschirmsprung■ Flugmodelle
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Windsack■ Bodenfunkstelle „Burg INFO“
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	<ul style="list-style-type: none">■ Sicherung Istzustand■ Erhöhung flugsportlicher Aktivitäten Dritter
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ PKW - über B 246 a und auf unbefestigten Weg■ gem. Beschilderung

Internet: www.fsc-burg.de

E-Mail: flugsportclub.burg@web.de

Telefon: +49 3921 98 02 69

Sonderlandeplatz Dingelstedt am Huy

Betreiber:	Luftsportverein Dingelstedt am Huy e.V. Arbketal 339 38838 Dingelstedt
Lage:	Landkreis Harz, 0,76 NM nordwestlich von Dingelstedt
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 330 Meter, Breite: 20 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Ultraleichtflugzeuge
Technische Ausstattung:	■ Windsack ■ Bodenfunkstelle „Dingelstedt-Start“
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	■ Sicherung Istzustand
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ PKW

Internet:	www.flugplatz-dingelstedt.de
E-Mail:	Luftsportverein@aol.de
Telefon:	+49 39425 2550
Telefax:	+49 39425 99 703

Sonderlandeplatz Gardelegen

Betreiber:	Fliegerklub Gardelegen e.V. Weteritzer Landstraße Postfach 1125 39631 Gardelegen
Lage:	Landkreis Altmarkkreis Salzwedel, 1,5 NM westlich Stadtmitte Gardelegen
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 550 Meter, Breite: 40 Meter, Belag: Gras Segelflugbetriebsfläche, Modellflugbetriebsfläche
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 2000 kg MTOW und AN-2■ Hubschrauber■ Selbststartende Motorsegler■ Segelflugzeuge u. nichtselbststartende Motorsegler■ Ultraleichtflugzeuge■ Fallschirmsprung■ Freiballone■ Flugmodelle
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Windsack■ Bodenfunkstelle „Gardelegen INFO“
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Vereinsflugschule Fliegerklub Gardelegen e.V.■ Flugschule Roland Koch Pilot-Service
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters zur Ausübung des Luftsports einschließlich des Ausbildungsbetriebs sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	<ul style="list-style-type: none">■ Sicherung Istzustand■ Anlage 2. Grasstart- und Landebahn 30 Meter x 800 Meter in 2014/2015
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugausbildung
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ PKW■ Taxi

Internet: www.fliegerklub-gardelegen.de

E-Mail: fliegerklub-gardelegen@t-online.de

Telefon: +49 3907 739691

Sonderlandeplatz Hasselfelde

Betreiber:	HaWo Management GmbH Pullman City Harz Am Rosentale 1 38899 Hasselfelde
Lage:	Landkreis Harz, 1,13 NM nordöstlich Ortszentrum Hasselfelde
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 510 Meter, Breite: 20 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge (einschließlich Tragschrauber)
Technische Ausstattung:	■ Windsack ■ Bodenfunkstelle „Hasselfelde-Start“
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	■ Sicherung Istzustand
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ PKW

Internet:	www.westernstadt-im-harz.de
E-Mail:	info@westernstadt-im-harz.de
Telefon:	+49 39459 731 0
Telefax:	+49 39459 731 10

Sonderlandeplatz Klein-Mühlingen

Betreiber:	Flugsportverein Klein Mühlingen e.V. Flugplatz 39221 Klein Mühlingen
Lage:	Landkreis Salzlandkreis, 2,2 NM nördlich Calbe (Saale)
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 470 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 2000 kg MTOW■ Hubschrauber■ Selbststartende Motorsegler■ Ultraleichtflugzeuge■ Fallschirmsprung■ Ballone■ Flugmodelle
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Windsack■ Bodenfunkstelle „Mühlingen INFO“
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	<ul style="list-style-type: none">■ Sicherung Istzustand
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ PKW

Telefon: +49 39291 77 409

Sonderlandeplatz Kietz-Scharlibbe

Betreiber:	Haltergemeinschaft Mobil Air Peter Richter Am Flugplatz 1 39524 Kietz-Scharlibbe Uwe Haß Uthemannstraße 5, 39524 Sandau
Lage:	Landkreis Stendal, 0,7 NM nördlich Scharlibbe
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 610 Meter, Breite: 25 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 2000 kg MTOW, bis 5700 kg MTOW PPR■ Hubschrauber■ Selbststartende Motorsegler■ Aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge (einschließlich Tragschrauber)■ Fallschirmsprung
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Windsack■ Bodenfunkstelle „Kietz INFO“
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Fa. Mobil-Air (Lackierung und Flugausbildung)
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	<ul style="list-style-type: none">■ Sicherung Istzustand■ Schaffung touristische Infrastruktur entlang■ Elberadweg (Übernachtungsmöglichkeiten)
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Lackierung von Luftfahrzeugen■ Flugausbildung (UL)■ Hangarierung von Luftfahrzeugen auf Anfrage
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ PKW
Internet:	www.mobil-air.de
E-Mail:	info@mobil.air.de
Telefon:	+49 39327 93608
Telefax:	+49 39327 93608

Sonderlandeplatz Köthen

Betreiber:	Flugsportverein Köthen e.V. Edderitzer Str. 9 06366 Köthen
Lage:	Landkreis Anhalt Bitterfeld, 1 NM südlich Köthen
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 800 Meter, Breite: 15 Meter, Belag: Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 5700 kg MTOM■ Hubschrauber, Motorsegler■ Fallschirmsprung, Ballone, Luftsportgeräte
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ VFR-Flugbetrieb
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugsportverein Köthen e.V.■ Modellflugverein Köthen e.V.
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	<ul style="list-style-type: none">■ Luftsport, Allgemeine Luftfahrt
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	<ul style="list-style-type: none">■ Kein Ausbau geplant
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugausbildung■ Flugtage
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ Straße

Internet:	www.flugplatz-koethen.jimdo.de
E-Mail:	info@flugplatz-koethen.de
Telefon:	+49 172 7902640
Telefax:	+49 3221 1372370

Sonderlandeplatz Kunrau/Jahrstedt

Betreiber:	UL-IG Kunrau/Jahrstedt c/o Wilhelm Schneider Nordstraße 19 38471 Rühren
Lage:	Landkreis Altmarkkreis Salzwedel, 0,85 NM westlich Ortszentrum Kunrau
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 400 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Ultraleichtflugzeuge
Technische Ausstattung:	■ Windsack ■ Bodenfunkstelle „Jahrstedt-Start“
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	■ Sicherung Istzustand
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsbindung:	■ PKW

Telefon: +49 171 3217373 (Wilhelm Schneider)

Sonderlandeplatz Laucha

Betreiber:	Stadt Laucha an der Unstrut
Lage:	Landkreis Burgenlandkreis 51° 14' 50" N, 11° 41' 40" E, 227 Meter, NN 3 km nordwestlich von Laucha an der Unstrut
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 720 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Luftfahrzeuge bis 5,7 t
Technische Ausstattung:	■ VHF Funk 124,475 MHz
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	■ Haus der Luftsportjugend ■ Luftsportverein Laucha Dorndorf ■ FlugModellSportClub „Unstruttal“
Charakteristik:	Halter des Platzes ist die Stadt Laucha an der Unstrut. Die wichtigsten Nutzer sind der Luftsportverein Laucha-Dorndorf e.V. mit seiner langjährigen regionalen Tradition und das Haus der Luftsportjugend e.V. (HdL) mit seiner international angelegten Bildungsarbeit. Im Regenschatten des Harzes gelegen gestatten die vorzüglichen Eigenschaften des 84 ha großen Geländes ganzjährigen Flugbetrieb. Das Kalksandsteingebiet schafft ideale Thermikverhältnisse, der 120 Meter hoch gelegene Hang kann über 3 km genutzt werden, das neu eingerichtete Wellenfluggebiet über dem Thüringer Wald liegt in greifbarer Nähe.
Entwicklungsvorstellungen:	■ Jugendbildungsstätte soll mittelfristig auf einen deutschen Jugendherbergsstand gebracht werden
Dienstleistungsangebot:	Haus der Luftsportjugend ■ Herberge mit Übernachtung VP/HP ■ Segelfliegen in Laucha ■ Ausbildung zum Segelflieger ■ Kunstflugausbildung ■ Ausbildung zum Segelfluglehrer ■ Modellflugferien Technische ■ Lehrgänge z.B. Zellenwart ■ Segelflugzeug
Verkehrsanbindung:	■ Straßenanbindung über die A9, B180 und B176 ■ A4, B87, B250, B176 ■ Bahnverbindung

Internet:	www.lsa-laucha.de, www.hdlsj.de	
E-Mail:	info@lsv-laucha.de, buero@hdlsj.de	
	Stadt Laucha	+49 34462
	700 11	
Telefon:	Luftsportverein Laucha	+49 34462 204 77
	Haus d. Luftsportjugend	+49 34462 608 350
Telefax:	Haus der Luftsportjugend	+49 34462 608 352

Sonderlandeplatz Merseburg

Betreiber:	Merseburger Luftsportverein e.V. Postfach 1215 06202 Merseburg
Lage:	Landkreis Saalekreis, westlich Merseburg N 51° 21,78' / E 011° 56,45
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 1140 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 5700 kg■ 14000 kg MTOM PPR■ Hubschrauber, Motorsegler, Modellflugzeuge
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Feuerlösch- und Rettungsmittel
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Merseburger Luftsportverein e.V.,■ Modellflugverein Merseburg■ Fallschirmsportverein, Flugsportverein R. Oeltzschner■ Fliegerclub Leipzig mit Flugschule
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	<ul style="list-style-type: none">■ Unterstützung des Wirtschaftsstandortes■ Merseburg, Durchführung des Flug-,■ Fallschirm- und Modellflugsports
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	<ul style="list-style-type: none">■ Kein weiterer Ausbau geplant
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Vermittlung von Tandemsprüngen und Flugausbildung
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ 5 km bis zur Autobahn, 10 min. bis zum Bahnhof und in das Zentrum von Merseburg

Internet:	www.flugplatz-merseburg.de
E-Mail:	edam-@web.de
Telefon:	+49 3461 723326
Telefax:	+49 3461 794831

Sonderlandeplatz Möckern

Betreiber:	Fliegerclub Möckern e.V. Feldweg 4 39291 Möckern
Lage:	Landkreis Jerichower Land, 1,89 NM nordwestlich Stadtzentrum Möckern
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 870 Meter Breite: 20 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Ultraleichtflugzeuge■ Hängegleiter■ Gleitsegel■ Bemannte Freiballone
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Windsack■ Bodenfunkstelle „Möckern-Start“
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Motorschirm-Flugschule Andreas Kalisch
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	<ul style="list-style-type: none">■ Sicherung des Istzustandes
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugausbildung (Motorschirm und UL-Trike)
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ PKW

Internet: www.fliegerclub-moeckern.de

E-Mail: wolfgang-mathews@web.de

Telefon: +49 39221 639901

Sonderlandeplatz Oberrißdorf

Betreiber:	Luftfahrtverein Mansfelder Land e.V. Feldstraße 7 f 06311 Helbra
Lage:	Landkreis Mansfeld-Südharz, 2 NM NE Zentrum Lutherstadt Eisleben
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 500 Meter, Breite: 25 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ 2000 kg■ HEL, GLD (P), GLD und UL■ Ballon
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugplatzfahrzeug■ Rettungsgerät■ Funkgerät■ Rasentraktor
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ UL-Flugschule■ Ballon 94, Eduard Schneider, Feldstraße 7f, 06311 Helbra
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	<ul style="list-style-type: none">■ Luftsport
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	<ul style="list-style-type: none">■ Kein geplanter Ausbau
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ UL- Ausbildung
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ über Landstraße L 160

Internet:	www.flugplatz-oberrissdorf.de
E-Mail:	ballon94@t-online.de
Telefon:	+49 34772 27752

Sonderlandeplatz Oschersleben

Betreiber:	Fliegerclub Oschersleben e.V. Hornhäuser Straße 46 d 39387 Oschersleben
Lage:	Landkreis Börde, 1,0 NM westlich Stadtmitte Oschersleben
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 650 Meter, Breite: 35 Meter, Belag: Gras Segelflugbetriebsfläche Modellflugbetriebsfläche
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 2000 kg MTOW und AN-2■ Hubschrauber■ Selbststartende Motorsegler■ Segelflugzeuge■ Ultraleichtflugzeuge■ Fallschirmsprung■ Freiballone
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Windsack■ Bodenfunkstelle „Oschersleben INFO“
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	■ Vereinsflugschule Fliegerclub Oschersleben e.V.
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters zur Ausübung des Luftsports einschließlich des Ausbildungsbetriebs sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	■ Sicherung des Istzustandes
Dienstleistungsangebot:	■ Flugausbildung
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ ÖPNV■ PKW

Internet:	www.edol-info.de
E-Mail:	Fliegerclub.Oschersleben@gmx.de hjladwig@web.de (1. Vorsitzende)
Telefon:	+49 3949 3024
Telefax:	+49 3949 3024

Sonderlandeplatz Renneritz

Betreiber:	Segelflugverein Wolfen e.V. Am Flugplatz 06792 Renneritz
Lage:	Landkreis Bitterfeld, 2,5 NM NE Brehna, 51° 35,59' N, 12° 14,24' E
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 1000 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ 2000 kg, AN 2■ Helicopter■ GLD (P), GLD■ Ballon, Luftschiffe, Modellflugzeuge, Luftsportgeräte
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ 1000 m Start- / Landebahn■ für jeweils Motor- und Segelflug■ Abstellflächen■ Unterkunft im Verein
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Segelflugverein Wolfen e.V.
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	<ul style="list-style-type: none">■ Sonderlandeplatz■ Motor-Segelflugsport des Segelflugverein Wolfen e.V.
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	<ul style="list-style-type: none">■ Kein weiterer Ausbau vorerst geplant
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugausbildung im Rahmen der Flugsportaktivitäten des Vereins
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ B100 Halle Bitterfeld■ BAB 9 Berlin. München

Internet:	www.flugplatz-renneritz.de
E-Mail:	email@flugplatz-renneritz.de
Telefon:	+49 34954 39196
Telefax:	+49 34954 329681

Sonderlandeplatz Schönebeck

Betreiber:	Fliegerclub Schönebeck e.V. Flugplatz Zackmünde 39218 Schönebeck (Elbe)
Lage:	Landkreis Salzlandkreis, 2,5 NM südöstlich der Stadtmitte von Schönebeck
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 800 Meter, Breite: 40 Meter, Belag: Gras Segelflugbetriebsfläche (Windenstartbahn, Rückholbahn)
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 2000 kg MTOW und AN-2■ Hubschrauber■ Selbststartende Motorsegler■ Segelflugzeuge / Nichtselbststartende Motorsegler■ Ultraleichtflugzeuge■ Fallschirmsprung■ Bemannte Freiballone■ Luftschiffe, Hängegleiter u. Gleitsegel■ Flugmodelle
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Windsack■ Bodenfunkstelle „Schönebeck INFO“
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Vereinsflugschule Fliegerclub Schönebeck e.V.
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters zur Ausübung des Luftsports einschließlich des Ausbildungsbetriebs sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	<ul style="list-style-type: none">■ Sicherung des Istzustandes
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugausbildung
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ PKW

Internet:	www.fliegerclub-sbk.de
E-Mail:	info@fliegerclub-sbk.de
Telefon:	+49 3928 40 06 47, oder +49 170 16 01 004 (PPR-Nr.)
Telefax:	+49 3928 40 06 47

Sonderlandeplatz Sprossen

Betreiber:	Luftsportverein Zeitz e.V. Platanenweg 45 06712 Zeitz
Lage:	Landkreis Zeitz, 3,2 NM östlich von Zeitz
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 740 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 2000 kg MTOM■ AN-2■ Hubschrauber, Motorsegler, Luftsportgeräte■ Modellflug, Ballon
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ VFR-Tag
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Luftsportverein Zeitz e.V.
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	<ul style="list-style-type: none">■ Luftsport■ Modellflug
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	<ul style="list-style-type: none">■ Kein Ausbau geplant
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Rundflüge■ Modellflug
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ Bundesstraße 180 und Kreisstraße

Internet:	www.lsv-zeitz.de
E-Mail:	holgerfischerzeitz@t-online.de
Telefon:	+49 3441 539469
Telefax:	+49 3441 224223

Sonderlandeplatz Zerbst

Betreiber:	Luftsportverein Zerbst e.V. Breite 38 39261 Zerbst
Lage:	Landkreis Anhalt-Bitterfeld, 1,8 NM nordöstlich der Stadt Zerbst, N 52° 00,05' E 012° 08,95'
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 750 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Beton Start- und Landebahn Länge: 750 Meter, Breite: 50 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 5700 kg MTOM■ Hubschrauber, Segelflugzeuge, Motorsegler, Luftsportgeräte■ Freiballone, Luftschiffe, Hängegleiter■ Fallschirmsprung, Modellflug
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Feuerlösch- und Rettungswesen■ Mobile Tankstelle■ Vereinsgebäude
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Luftsportverein Zeitz e.V.■ Fallschirmsportverein Zerbst e.V.■ Flugmodell- und Freizeitklub Zerbst e.V.
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	<ul style="list-style-type: none">■ Sonderlandeplatz
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	<ul style="list-style-type: none">■ Einrichtung temporärer Campingplatz und temporärer Großveranstaltungsflächen
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugausbildung■ Hangarierung
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ Bundesstraße

Internet:	www.luftsportverein-zerbst.de
E-Mail:	Rolandprokop@gmx.de
Telefon:	+49 3923 484645, oder +49 163 4888400
Telefax:	+49 3923 484645

Sonderlandeplatz Drosa

Betreiber:	Armin Bungenstab Pappelweg 35 06369 Osternienburger Land OT Bobbe
Lage:	Landkreis Anhalt-Bitterfeld, ca. 1 km nordwestlich Drosa, Landkreis Anhalt-Bitterfeld E 011° 55' 00", N 51° 51' 00"
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 500 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Luftsportgeräte
Technische Ausstattung:	entfällt
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	■ Sonderlandeplatz für Luftsportgeräte
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	■ Werden zeitnah geschlossen ■ derzeit keine Flugbewegungen
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ über Straße und Feldweg

Telefon: +49 162 763 2638

Hubschrauberflugplatz Universitätsklinikum Magdeburg

Betreiber:	Universitätsklinikum Magdeburg Anstalt öffentlichen Rechts Leipziger Straße 44 39120 Magdeburg
Lage:	Landeshauptstadt Magdeburg, 1,62 NM südlich Stadtzentrum Magdeburg
Flugplatzanlage:	FATO Länge: 19,50 Meter, Breite: 19,50 Meter, Belag: Verbundsteinpflaster TLOF Länge: 19,50 Meter, Breite: 19,50 Meter, Belag: Verbundsteinpflaster NVFR, erhöhter Bodenlandeplatz
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 6000 kg MTOM
Technische Ausstattung:	■ TLOF-Befuerung ■ Flutlichtbeleuchtung ■ Beleuchteter Windsack ■ Hindernisbefuerung
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Einsatz von Hubschraubern im Rahmen des Notfallrettungsdienstes und der Durchführung von Krankentransporten. Andere medizinische Einsatzflüge mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	■ Sicherung des Istzustandes
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ ÖPNV ■ PKW

Telefon: +49 391 67 13 750, oder
+49 391 67 21 202 Notfallaufnahme

Telefax: +49 391 67 13 752

Hubschrauberflugplatz Städtisches Klinikum Magdeburg

Betreiber:	Ministerium für Inneres und Sport des Landes Sachsen-Anhalt Halberstädter Straße 2 / am „Platz des 17. Juni“ 39112 Magdeburg
Lage:	Landeshauptstadt Magdeburg 2,43 NM nordwestlich Stadtzentrum Magdeburg
Flugplatzanlage:	FATO Durchmesser: 15 Meter, Belag: Beton TLOF Durchmesser: 15 Meter, Belag: Beton NVFR, Bodenlandeplatz
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 5400 kg MTOW
Technische Ausstattung:	■ Flugplatzleuchtfeuer ■ TLOF-Befeuerung ■ Flutlichtbeleuchtung ■ Beleuchteter Windsack ■ Hindernisbefeuerung ■ Hangar, Tankstelle
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	■ DRF Stiftung Luftrettung gemeinnützige AG
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Einsatz von Hubschraubern im Rahmen des Notfallrettungsdienstes sowie des Krankentransportes und Katastrophenschutzes mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR). Betriebsstandort „Christoph 36“
Entwicklungsvorstellungen:	■ Sicherung des Istzustandes
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ ÖPNV ■ PKW

Email:	poststelle@mi.sachsen-anhalt.de station.magdeburg@drf-luftrettung.de
Telefon:	+49 391 567 01 MI, oder +49 391 72 42 42 DRF
Telefax:	+49 391 567 5290 MI, oder +49 391 72 42 43 DRF

Hubschrauberflugplatz Universitätsklinikum Kröllwitz Halle (Saale)

Betreiber:	Universitätsklinikum Halle/Saale Ernst-Grube-Straße 40 06120 Halle
Lage:	Landkreis Saalekreis, Landeplatz auf dem Funktionsgebäude FG1, 7. Etage Geographische Lage: 51°30,06' N, 11° 56,13' E Höhe über NN: 390 ft (118,90 Meter)
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Durchmesser: 19,5 Meter, Belag: Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 6 Tonnen und bis zu 17,5 Meter Länge
Technische Ausstattung:	■ 12 Stück Randfeuer ■ 4 Stück Anflugfeuer ■ 4 Stück Tiefstrahler ■ Flugplatzleuchtfeuer / Beacon ■ Windrichtungsanzeiger beleuchtet ■ Hindernisfeuer ■ Schaumlöschanlage One Seven
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	Flüge im Rahmen des Rettungsdienstes, Krankentransportes und Katastrophenschutzes nach Sichtflugregeln (VFR) unter Sichtwetterbedingungen (VMC) bei Tag und bei Nacht
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	entfällt
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ Straßenverbindung: Ernst-Grube-Straße

Internet:	www.uk-halle.de
Email:	kdirektor@uk-halle.de
Telefon:	+49 345 557-0
Telefax:	+49 345 557-2444

Hubschrauberflugplatz Berufsgenossenschaftliche Kliniken Bergmannstrost Halle

Betreiber:	Berufsgenossenschaftliche Kliniken Bergmannstrost Merseburger Str. 165 06112 Halle
Lage:	Landkreis: Saalekreis, a. 1,4 NM SE Stadtzentrum Halle
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 18 Meter, Breite: 18 Meter, Belag: Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber FLK 1 bis 6000 kg MTOM
Technische Ausstattung:	■ Gem. AVV für Tag und Nachtflug
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	■ Medizinischer Notfallrettungsdienst ■ Krankentransporte ■ Andere med. Einsätze
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	entfällt
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ ÖPNV

Internet:	www.bergmannstrost.com
Email:	info@bergmannstrost.com
Telefon:	+49 345 13260, oder +49 345 1326273
Telefax:	+49 345 1326274

Hubschrauberflugplatz Städtisches Krankenhaus Martha Maria Halle-Dölau

Betreiber:	Martha-Maria Krankenhaus Halle-Dölau GmbH Röntgenstraße 1 06120 Halle (Saale)
Lage:	Landkreis: Saalekreis, ca. 4,3 NM nordwestlich Stadtzentrum Halle
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 15 Meter, Breite: 15 Meter, Belag: Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 6000 kg höchstzulässige Abflugmasse
Technische Ausstattung:	■ 8 Stück Randfeuer (grün) ■ 4 Stück Tiefstrahler (weiß) ■ Windrichtungsanzeige ■ Hindernisbefeuerung ■ Feuerlöscheinrichtung ■ Rettungsgeräte
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	■ Primärrettung ■ Sekundärrettung ■ Transplantat- und Medikamententransport
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	entfällt
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	entfällt

Internet:	www.Martha-Maria.de
Email:	Juergen.Seiffert@Martha-Maria.de
Telefon:	+49 345 5591259
Telefax:	+49 345 5591371

Hubschrauberflugplatz Altmark Klinikum Gardelegen

Betreiber:	Altmark-Klinikum gGmbH Ernst-von-Bergmann-Straße 22 39638 Gardelegen
Lage:	Landkreis Altmarkkreis Salzwedel, 0,54 NM südwestlich Stadtzentrum Gardelegen
Flugplatzanlage:	FATO Länge: 15 Meter, Breite: 15 Meter, Belag: Verbundsteinpflaster TLOF Länge: 15 Meter, Breite: 15 Meter, Belag: Verbundsteinpflaster NVFR
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 6000 kg MTOM
Technische Ausstattung:	■ Flugplatzleuchtfeuer ■ TLOF-Befuerung ■ Flutlichtbeleuchtung ■ Beleuchteter Windsack ■ Hindernisbefuerung
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Einsatz von Hubschraubern im Rahmen des Notfallrettungsdienstes und der Durchführung von Krankentransporten. Andere medizinische Einsatzflüge mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	■ Sicherung des Istzustandes
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ ÖPNV ■ PKW
Telefon:	+49 3907 79 0, oder +49 3907 79 12 10 Notaufnahme
Telefax:	+49 3907 79 12 48

Hubschrauberflugplatz Städtisches Klinikum Dessau

Betreiber:	Städtisches Klinikum Dessau Auenweg 38 06847 Dessau-Roßlau
Lage:	Landkreis Dessau-Roßlau, 2 NM südwestlich Hauptbahnhof Dessau
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 29,7 Meter, Breite: 24 Meter, Belag: Asphalt
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 6000 kg MTOM
Technische Ausstattung:	■ VFR-Tag und Nacht
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	■ Hubschraubersonderlandeplatz zur Notfallrettung ■ Katastrophenschutz ■ Krankentransporte (PPR)
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	entfällt
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ ÖPNV (Bus)

Email: Andreas.loth@klinikum-dessau.de

Telefon: +49 340 8505040

Hubschrauberflugplatz Klinikum Bernburg

Betreiber:	Ameos Klinikum Bernburg GmbH Kustrenaer Str. 98 06406 Bernburg
Lage:	Landkreis Salzlandkreis, 1,5 NM südl. Stadtmitte Bernburg
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 26 Meter, Breite: 26 Meter
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 6000 kg MTOM
Technische Ausstattung:	■ VFR-Tag und Nacht
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	■ Hubschraubersonderlandeplatz zur Notfallrettung ■ Krankentransporte ■ andere Flüge (PPR)
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	entfällt
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ ÖPNV (Bus) ■ Straße

Internet:	www.ameos.eu/klinikum-bernburg.de
Email:	info@bernburg-ameos.de
Telefon:	+49 3471 341100, oder +49 3471 622930
Telefax:	+49 3471 341003

Hubschrauberflugplatz Krankenhaus St. Elisabeth und St. Barbara Halle

Betreiber:	Krankenhaus St. Elisabeth und St. Barbara Halle Mauerstraße 5 06110 Halle (Saale)
Lage:	Landkreis Saalekreis, 51° 28' 42,1" NB, 11° 58' 11,5" EL, Stadtzentrum Halle (Saale)
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 13,40 Meter, Breite: 18 Meter, Sicherheitsfläche Länge: 19,60 Meter, Breite: 21,90 Meter
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 6000 kg
Technische Ausstattung:	■ Gem. AVV Hubschrauberlandeplätze
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	■ Sonderlandeplatz für med. Versorgung ■ Rettungsflüge
Entwicklungsvorstellungen/geplanter Ausbau:	entfällt
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ ÖPNV

Internet:	www.krankenhaus-halle-saale.de
Email:	j.huenert@krankenhaus-halle-saale.de
Telefon:	+49 345 213 1420
Telefax:	+49 345 213 4122

Hubschrauberflugplatz Johanniter Krankenhaus Stendal

Betreiber:	Johanniter-Krankenhaus Genthin-Stendal GmbH Wendstraße 31 39576 Hansestadt Stendal
Lage:	Landkreis Stendal, 0,432 NM Nord, nordwestlich Stadtmitte Stendal
Flugplatzanlage:	FATO Länge: 19,50 Meter, Breite: 19,50 Meter, Belag: Beton TLOF Länge: 19,50 Meter, Breite: 19,50 Meter, Belag: Beton NVFR, Dachlandeplatz
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 6000 kg MTOW
Technische Ausstattung:	■ Flugplatzleuchtfeuer ■ TLOF-Befuerung ■ Flutlichtbeleuchtung ■ Beleuchteter Windsack ■ Hindernisbefuerung
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Einsatz von Hubschraubern im Rahmen des Notfallrettungsdienstes und der Durchführung von Krankentransporten. Andere medizinische Einsatzflüge mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	■ Sicherung des Istzustandes
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ ÖPNV ■ PKW

Telefon:	+49 3931 66 0, +49 3931 66 11 20 Notfallaufnahme
Telefax:	+49 3931 21 71 12

Hubschrauberflugplatz HELIOS-Klinik Sangerhausen

Betreiber:	HELIOS Klinik Sangerhausen Am Beinschuh 2a 06526 Sangerhausen
Lage:	Landkreis Mansfeld-Südharz, 500 Meter südöstlich Stadtzentrum Sangerhausen
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 19,90 Meter, Breite: 19,85 Meter, Belag: Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 6000 kg MTOW
Technische Ausstattung:	■ Gem. AVV Hubschrauberlandeplätze
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	■ Notfallrettungsdienst ■ Katastrophenschutz ■ Krankentransporte auf Anfrage
Entwicklungsvorstellungen/ geplanter Ausbau:	entfällt
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ Straßenbau (B80 / A38) ■ ÖPNV

Email:	Kirsten.rossner@helios-klinikum.de
Telefon:	+49 3464 661071
Telefax:	+49 3464 661070

Hubschrauberflugplatz Magdeburger Verlags- und Druckhaus, Barleben

Betreiber:	Magdeburger Verlags- und Druckhaus GmbH Bahnhofstraße 17 39104 Magdeburg
Lage:	Landkreis Börde, 0,54 NM südwestlich Ortszentrum Barleben, auf dem Gelände Druckzentrum Volksstimme Barleben
Flugplatzanlage:	FATO Länge: 15 Meter, Breite: 15 Meter, Belag: Verbundsteinpflaster TLOF Länge: 15 Meter, Breite: 15 Meter, Belag: Verbundsteinpflaster Bodenlandeplatz
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 6000 kg MTOW
Technische Ausstattung:	■ Windsack
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters.
Entwicklungsvorstellungen:	■ Sicherung des Istzustandes
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ PKW

Telefon: +49 391 59 99 301 Geschäftsführung,
+49 391 59 99 603 Wache Druckzentrum

Telefax: +49 391 5 43 08 11

Hubschrauberflugplatz Möbel Höffner Günthersdorf

Betreiber:	Krieger Grundstück GmbH & Co KG Am Rondell 1 12529 Schönefeld
Lage:	Landkreis Saalekreis 51 20,70 N, 12 10,98 E 420 ft MSL, ca. 170 Meter westlich BAB9
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge: 15 Meter, Breite: 15 Meter, Belag: Beton
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 3000 kg
Technische Ausstattung:	■ Feuerlösch- und Rettungsausrüstung gem. NfL
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	■ Werkverkehr
Entwicklungsvorstellungen/ geplanter Ausbau:	entfällt
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ Straße

Telefon: +49 34638 53403

Telefax: +49 34638 53301

Hubschrauberflugplatz Altenweddingen

Betreiber:	Spedition & Helicopterservice Linke GmbH Johann-Wolfgang-von-Goethestraße 18 39164 Wanzleben
Lage:	Landkreis Börde, 1,0 NM nordwestlich Zentrum Altenweddingen
Flugplatzanlage:	FATO Länge: 18,24 Meter, Breite: 18,24 Meter, Belag: Verbundsteinpflaster TLOF Durchmesser: 15 Meter NVFR, Bodenlandeplatz
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 3000 kg MTOW
Technische Ausstattung:	■ FATO-Befuerung ■ Flutlichtbeleuchtung (FATO u. TLOF) ■ Beleuchteter Windsack ■ Hindernisbefuerung
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Hubschraubern des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	■ Sicherung des Istzustandes
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ PKW

Telefon: +49 39209 459 0
+49 170 63 67 028 (OPS)

Telefax: +49 39209 45 999

Hubschrauberflugplatz Abbenrode

Betreiber:	Jürgen Friehe Okerstraße 23-25 38690 Vienenburg
Lage:	Landkreis Harz, 2,60 NM südöstlich Stadtzentrum Vienenburg
Flugplatzanlage:	FATO Länge: 15 Meter, Breite: 15 Meter, Belag: Verbundsteinpflaster TLOF Länge: 15 Meter, Breite: 15 Meter, Belag: Verbundsteinpflaster Bodenlandeplatz
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	■ Hubschrauber bis 5700 kg MTOW
Technische Ausstattung:	■ Windsack
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	entfällt
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Hubschraubern des Platzhalters sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
Entwicklungsvorstellungen:	■ Sicherung des Istzustandes
Dienstleistungsangebot:	entfällt
Verkehrsanbindung:	■ PKW

Telefon: +49 39452 49 989
+49 171 47 29 739 OPS

Telefax: +49 5324 77 22 33

Segelfluggelände/Segelflugplatz Salzwedel-Klein Gartz

Betreiber:	Luftsportverein Salzwedel e.V. Postfach 1150 29401 Salzwedel
Lage:	Landkreis Altmarkkreis Salzwedel, 10km östlich von der Stadt Salzwedel in der kleinen Ortschaft Klein Gartz
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn Länge: 844 Meter, Breite: 30 Meter, Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugzeuge bis 2000 kg MTOW (nur zum Schleppen von Luftfahrzeugen)■ Segelflugzeuge / Nichtselbststartende Motorsegler■ Selbststartende Motorsegler (Erlaubnis § 25 LuftVG)■ Ultraleichtflugzeuge (Erlaubnis § 25 LuftVG)
Technische Ausstattung:	<ul style="list-style-type: none">■ Windsack■ Bodenfunkstelle „Klein-Gartz-Segelflug“
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Vereinsflugschule Luftsportverein Salzwedel e.V.
Charakteristik:	Der Landeplatz dient dem Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen des Platzhalters zur Ausübung des Luftsports einschließlich des Ausbildungsbetriebs sowie Dritter mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR) und Erlaubnis des LVWA
Entwicklungsvorstellungen:	<ul style="list-style-type: none">■ Sicherung des Istzustandes
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Flugausbildung
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ PKW■ Schienenverkehr

Internet: www.lsv-salzwedel.de

Email: info@lsv-salzwedel.de

Telefon: +49 39037 590

Telefax: +49 39037 590

Segelfluggelände/Segelflugplatz Rackith

Betreiber:	Aeroclub Wittenberg e.V. Lammsdorf Nr. 1 06901 Kemberg OT Rackith
Lage:	Landkreis Wittenberg, Das Gelände befindet sich von Wittenberg kommend an der B 182 am Ortseingang, rechte Seite.
Flugplatzanlage:	Start- und Landebahn bzw. Landefläche Länge/ Breite: 6 Hektar Belag: Gras
Zugelassene Luftfahrzeugarten:	<ul style="list-style-type: none">■ Segelflugzeuge■ Motorsegler■ Ultraleichtflugzeuge
Technische Ausstattung:	entfällt
Ansässige Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Vereine:	<ul style="list-style-type: none">■ Aeroclub Wittenberg e.V. Lammsdorf Nr. 1 06901 Kemberg OT Rackith <p>Postanschrift: Aeroclub Wittenberg Postfach 12 06898 Kemberg</p>
Charakteristik bzw. Zweck des Flugplatzes:	<ul style="list-style-type: none">■ Segelfliegen■ Motorsegeln■ Ultraleichtfliegen
Entwicklungsvorstellungen/ geplanter Ausbau:	Bis zur Winterpause plant der Aeroclub Wittenberg e.V. noch Flugbetrieb
Dienstleistungsangebot:	<ul style="list-style-type: none">■ Erwerb von Pilotenlizenz bzw. Luftsportgeräteführerschein
Verkehrsanbindung:	<ul style="list-style-type: none">■ Straßenanbindung B 182

Telefon: +49 162 63 48 360

Vereinsvorsitzender
Dietmar Kunitz

Quellenverzeichnis

Vorwort / Grußwort	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
S. 6	Sonderlandeplatz Schönebeck, Fliegerclub Schönebeck e.V.
S. 8 - 11	Das Bundesarchiv
S. 12	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
S. 14	IMG Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH
S. 15	Verkehrsflughafen Leipzig/Halle
S. 16	IMG Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH
S. 17	Sonderlandeplatz Schönebeck, Fliegerclub Schönebeck e.V.
S. 18 - 20	Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt
S. 21	Karte Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
S. 23	Verkehrslandeplatz Halle/Oppin
S. 24	Deutsche Post AG
S. 26	Verkehrslandeplatz Ballenstedt
S. 32	Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel
S. 33 - 36	Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt
S. 37	Verkehrsflughafen Leipzig/Halle
S. 38 - 39	Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt, Verkehrslandeplätze Magdeburg-City, Stendal- Borstel, Halle/Oppin, commons.wikimedia.org
S. 41	ADV – Flughafenverband Deutscher Verkehrsflughäfen

S. 42	Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt
S. 44 - 45	commons.wikimedia.org
S. 51	IMG Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH
S. 52	Verkehrslandeplatz Ballenstedt
S. 56 - 57	Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel
S. 58	IMG Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH
S. 59	Verkehrsflughafen Leipzig/Halle
S. 60 - 62	Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt
S. 64	Verkehrslandeplatz Magdeburg-City
S. 66	Verkehrslandeplatz Dessau
S. 67	Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel
S. 69	Verkehrslandeplatz Ballenstedt
S. 70	Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel
S. 71 - 75	Sonderlandeplatz Schönebeck, Fliegerclub Schönebeck e.V
S.76 - 77	Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel und Junkers Verein Magdeburg
S. 78	Regionalflughafen Magdeburg/Cochstedt
S. 85, 88, 91	Verkehrsflughafen Leipzig/Halle
S. 92	Verkehrslandeplatz Ballenstedt, de.wikimedia.org

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Ministerium für Inneres und Sport des Landes Sachsen-Anhalt
Ministerium für Wissenschaft und Wirtschaft des Landes Sachsen-Anhalt
Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt
Landesverwaltungsamt des Landes Sachsen-Anhalt

IMG - Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH

Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze

- Verkehrsflughafen Magdeburg/Cochstedt
Flughafengesellschaft Magdeburg-Cochstedt mbH
- Verkehrslandeplatz Ballenstedt-Harz
Gesellschaft für Flugplatzentwicklung Ballenstedt/Quedlinburg GmbH
- Verkehrslandeplatz Dessau
Flugplatz Dessau GmbH
- Verkehrslandeplatz Halle/Oppin
Flugplatzgesellschaft mbH Halle/Oppin
- Verkehrslandeplatz Magdeburg-City
Flughafen Magdeburg GmbH/FMB
- Verkehrslandeplatz Stendal-Borstel
Flugplatzgesellschaft Stendal-Borstel mbH

Sonderlandeplätze

- Sonderlandeplatz Bitterfeld
Bitterfelder Verein für Luftfahrt e.V.
- Sonderlandeplatz Burg
Flugsportverein Burg e.V.
- Sonderlandeplatz Dingelstedt
Luftsportverein Dingelstedt am Huy e.V.
- Sonderlandeplatz Gardelegen
Fliegerklub Gardelegen e.V.
- Sonderlandeplatz Schönebeck
Fliegerclub Schönebeck e.V.
- Sonderlandeplatz Zerbst
Luftsportverein Zerbst e.V.

Landkreise und kreisfreie Städte

- Landkreis Anhalt-Bitterfeld
- Landkreis Burgenlandkreis
- Stadt Halle (Saale)
- Landkreis Harz
- Landkreis Jerichower Land
- Landeshauptstadt Magdeburg
- Landkreis Mansfeld-Südharz
- Landkreis Salzlandkreis
- Landkreis Stendal
- Stadt Dessau-Roßlau

Interessenverband Junkerwerke Magdeburg, Dirk-Henning Luckardt

NABU - Naturschutzbund Sachsen-Anhalt

IDRF - Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V.

Luftsportverband Sachsen-Anhalt, Präsident Henning Schulte

DAVVL - Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschäden im Luftverkehr e.V.

Mkmetric – Gesellschaft für Systemplanung mbH

MKmetric GmbH, Analysetool x-via www.mkm.de

Bundesverkehrswegeplan 2015,
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

- Schlussbericht Verflechtungsprognose 2030
- Datensatzbeschreibung Güterverkehrsmatrix
- Datensatzbeschreibung Personenverkehrsmatrix
- Strukturdatenprognose 2030
- Verkehrsverflechtungsmatrizen 2010 und 2030

Statistisches Bundesamt, Onlineportal, www.destatis.de

Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt - Interaktive Datenbank
www.statistik.sachsen-anhalt.de/Internet/Home/Daten_und_Fakten/online-recherche.html

EUROSTAT, Online-Statistik-Datenbank
epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics

Eurocontrol 2008, Challenges of Growth 2008. Online im Internet unter:
<http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/documents/Challenges%20of%20Growth%2008%20Summary%20Report%20v1.pdf>
(Stand: 28. 11. 2008; Abfrage: 14.08.2014)

Luftverkehrskonzept LSA 2004

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt
Turmschanzenstraße 30
39114 Magdeburg

Texte

Olaf Kreuzmann, Yvette Friedrich
Christin Scheffler, Marcel Gogolin

Redaktion

Sabrina Gorges

Layout

M. Scholz & Partner Werbeagentur GmbH

Dezember 2014

Diese Publikation wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung von Sachsen-Anhalt herausgegeben. Sie darf daher nicht zum Zwecke der Wahlwerbung in Wahlkämpfen verwendet werden.

