

**FLENSBURGER
FLUGHAFEN**
BETRIEBSGESELLSCHAFT MBH

**Verkehrslandeplatz
Flensburg - Schäferhaus**

Entwicklung und Perspektiven

**Flensburger Flughafenbetriebsgesellschaft mbH
Lecker Chaussee 127
24941 Flensburg**

fon: 0461 91700
fax: 0461 95346
mail: flensburger.flughafen@t-online.de
www.flensburger-flughafen.de

Flensburg, im Dezember 2013

Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus

Geschichte, Organisationsstruktur und Perspektiven

1. Geschichte des Verkehrslandeplatzes	3
2. Ziel und Zweck des Verkehrslandeplatzes	5
3. Lage und Fläche	6
4. Infrastruktur und technische Ausstattung	8
4.1. Infrastruktur	8
4.2. Technische Ausstattung	10
5. Flugbetrieb	11
5.1. Allgemeines	11
5.2. Statistik der FFB GmbH	12
5.3. Luftsportverein Flensburg e.V.	13
5.4. Aktivitäten	14
6. Flensburger Flughafenbetriebsgesellschaft mbH	16
6.1. Organisation	16
6.2. Ökonomische Situation	16
7. Sicherungsmaßnahmen	19
8. Perspektiven	20

Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus

1. Geschichte des Verkehrslandeplatzes

1911	Inbetriebnahme des Verkehrslandeplatzes
1914 - 1918	Nutzung als Militärflugplatz
1926	Das Reichsverkehrsministerium erteilt der Stadt Flensburg die Erlaubnis zur Mitbenutzung des Exerzierplatzes Schäferhaus für den zivilen Luftverkehr. Zeitweise bestand eine Anbindung an die Linien Flensburg-Kiel-Hamburg, Flensburg-Berlin, Flensburg-Westerland
1937 - 1945	Nutzung als Militärflugplatz Fliegerhorst Flensburg-Weiche Bau mehrerer Hallen und Baracken sowie dreier befestigter Landebahnen.
1945	Mai 1945 einige 100 Flugzeuge in Schäferhaus. Demontage der Hallen und Sprengung der Landebahnen durch die Siegermächte.
1950	Gründung des Luftsportvereins Flensburg e.V. (LSV)
1951	Aufhebung des Verbotes für Segelflug
1955	Aufhebung des Verbotes für Motorflug
1956	Erster Flugtag nach dem Krieg
1957	Das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr genehmigt dem Luftsportverein die Anlegung eines dreieckigen Landeplatzes für Motorflugzeuge bis 2,5 t Genehmigung zum Betrieb einer Motorflugschule
1960	Gründung der Flensburger Flughafenbetriebsgesellschaft mbH (FFB GmbH) und Anpachtung der bundeseigenen Fläche.
1961	Das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr genehmigt der FFB GmbH die Benutzung des Verkehrslandeplatzgeländes als öffentlichen Landeplatz für Motorflugzeuge etc.
1965	Kurzzeitiger Flugschulbetrieb der Lufthansa; in dieser Zeit werden die drei Landebahnen in ihrer jetzigen Form eingerichtet.
1969	Abschluss eines Planfeststellungsverfahrens und Neufassung der Genehmigung als Verkehrslandeplatz
1971	Verlegung der Flugschule nach Arizona USA
1974	Cimber-Airline Flensburg - Kiel - Frankfurt eingestellt w/Fluglotsenstreik
1980	Ausscheiden aller privaten Gesellschafter
1981	Entschuldung der FFB GmbH

1991	Der Kreis Schleswig-Flensburg scheidet als Gesellschafter der FFB GmbH aus
1994	Erwerb der Verkehrslandeplatzliegenschaft durch die Stadt Flensburg Ratsversammlung beschließt Bestandsgarantie für mindestens 20 Jahre
1995	Aufnahme von 6 privaten Unternehmen als Gesellschafter
1996	Errichtung einer der modernsten Tankanlagen in Europa durch BP Oil Deutschland GmbH
1997	Einweihung Taxiway Erschließung von Hallenbauplätzen Einweihung neue Flugzeughalle Beate Uhse-Gruppe
1998	Aufnahme von 2 weiteren Unternehmen als Gesellschafter
2000	Errichtung von 3 neuen Flugzeughallen durch Northern Air Charter
2001	Errichtung von Überrollstrecken zur Erfüllung von EU-Sicherheitsnormen Einweihung der erneuerten Landebahn Einstellung des Flugbetriebes für Motorola
2002	Stadtwerke Flensburg GmbH übernimmt die Anteile der Stadt Flensburg
2003	Flensburger Insel Hopping
2009	Bau weiterer 2 Hallen Etablierung eines luftfahrttechnischen Instandsetzungsbetriebes Investitionen der FFB GmbH in die Sicherheitseinrichtungen
2011	100-Jahr-Feier gemeinsam mit dem LSV
2012	Bau von 2 Flugzeughallen durch private Investoren Stadt Flensburg beschließt Pachtvertragsverlängerung bis 2034
2013	Stadtwerke Flensburg GmbH übernimmt 100% der FFB GmbH

2. Ziel und Zweck des Verkehrslandeplatzes

In der Genehmigung des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein vom 03.06.1969 wird der Zweck des Verkehrslandeplatzes folgendermaßen definiert:

"Der Flugplatz dient dem allgemeinen Verkehr, der Ausübung des Luftsports und der Ausbildung von Flugzeugführern und Segelflugzeugführern."

Der Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus ist für den gesamten Planungsraum V „Landesteil Schleswig - Schleswig-Holstein Nord“ eine wichtige Infrastruktureinrichtung, deren vorrangige Bedeutung in der teilweisen Kompensierung der geographischen Randlage zu den Wirtschaftszentren liegt.

Damit eng verbunden ist der Aspekt der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Region als Wirtschaftsstandort. Mit der Globalisierung der Märkte und auch im Hinblick auf den sich weiter entwickelnden EU-Binnenmarkt ist ein stärkerer Wettbewerb unter den Wirtschaftsstandorten zu verzeichnen. Die Verkehrsanbindung und damit die Erreichbarkeit der Region haben sich zu einem wichtigen Standortfaktor entwickelt.

3. Lage und Fläche

Der Verkehrslandeplatz Schäferhaus liegt im westlichen Randbereich der Stadt und ist ca. 5 km vom Zentrum entfernt und über gut ausgebaute Straßen für den Individualverkehr leicht zu erreichen. Er verfügt über eine hervorragende Anbindung an innerstädtische und regionale Verkehrswege. Direkt gelegen an der E 45 / A7 bestehen schnelle Verbindungen nach Dänemark/Skandinavien sowie in den Süden Richtung Hamburg. Am Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus stehen ausreichend Parkplätze zur Verfügung.



Foto: Bernt Hoffmann, NORD-Blick

Die Gesamtfläche umfasst 82,3 ha, von der 81,8 ha der Stadt Flensburg und 0,5 ha dem Luftsportverein Flensburg e.V. (LSV) gehören. Die städtischen Flächen sind durch eine Nutzungsvereinbarung von 1981 und einen Pachtvertrag von 1994, im Frühjahr 2013 verlängert bis 2034, der Flensburger Flughafenbetriebsgesellschaft mbH (FFB GmbH) zur Nutzung überlassen worden.

Hotel Scandia



Foto: FFB GmbH

Die Flächen sind mit zwei Flugzeughallen der FFB GmbH, dem Tower-Gebäude, einem Bürogebäude mit 140 qm Nutzfläche, dem an den LSV vermieteten Clubheim und dem ehemaligen Flughafenrestaurant/Air-Hotel, heute Hotel Scandia, bebaut.

Darüber hinaus hat der LSV eigene Hallen zum Abstellen der vereinseigenen Motor- und Segelflugzeuge.

Auf den Flächen am Ochsenweg stehen insgesamt 8 Hallen privater Eigentümer für die Unterstellung und Wartung von Flugzeugen. In 2 der Hallen ist ein luftfahrttechnischer Instandsetzungsbetrieb untergebracht. Dieser hat seinen Betrieb im Frühjahr 2009 aufgenommen und damit das Dienstleistungsangebot am Flugplatz weiter abgerundet.

Grundstücke für die Errichtung weiterer Hallen stehen im Bereich Ochsenweg zur Verfügung. Die Flächen sind direkt vom Ochsenweg anfahrbar und über einen Taxiway mit dem Vorfeld und den Betriebsflächen verbunden.

Flugplatzgelände Anflug Ost – West (29)



Foto: FFB GmbH

4. Infrastruktur und technische Ausstattung

4.1. Infrastruktur

Der Verkehrslandeplatz Schäferhaus verfügt über drei Landebahnen, von denen zwei parallel in Ost/West-Richtung (29/11) und eine Querbahn in Nord/Süd-Richtung (22/04) verlaufen. Bei den beiden parallel verlaufenden Landebahnen handelt es sich um eine Bitumenbahn mit einer Gesamtlänge von 1.580 m incl. der Überrollstrecken und einer Tragfähigkeit von max. 30 t, sowie eine Grasbahn mit einer Gesamtlänge von 1.200 m und einer Tragfähigkeit von max. 5,7 t. Die Querbahn ist ebenfalls als Grasbahn mit einer Länge von 700 m und einer Tragfähigkeit von max. 5,7 t ausgelegt. Die Landebahnen sind über vier Taxiways, von denen einer asphaltiert ist, untereinander und mit dem Vorfeld verbunden. Die Landebahnen können abhängig von der Windrichtung und der Windstärke aus beiden Richtungen angefliegen werden. Ihre Lage bietet eine hohe Flexibilität beim Anflug des Verkehrslandeplatzes Schäferhaus. Auf dem Vorfeld befindet sich eine moderne Tankanlage mit zwei Zapfsäulen und zwei unterirdischen Tanks. Angeboten werden AVGAS 100 LL für Kolbenriebwerke und Jet A 1 (Kerosin) für Turboprop- und Jettriebwerke. Für das Flugbenzin besteht ebenfalls ein Zoll-Lager, was die Abgabe an gewerblich tätige Luftfahrtunternehmen durch Berücksichtigung der steuerlichen Vorteile erheblich vergünstigt.

Tankanlage



Foto: FFB GmbH

Desweiteren stehen neben den 2 Hallen der FFB GmbH 3 kleinere Hallen des LSV, die mit vereinseigenen Maschinen belegt sind, zur Verfügung. Alle vorhandenen Kapazitäten, auch die der privaten Hallen, sind derzeit voll ausgelastet; weiterer Bedarf an Stellplätzen ist durchaus vorhanden.

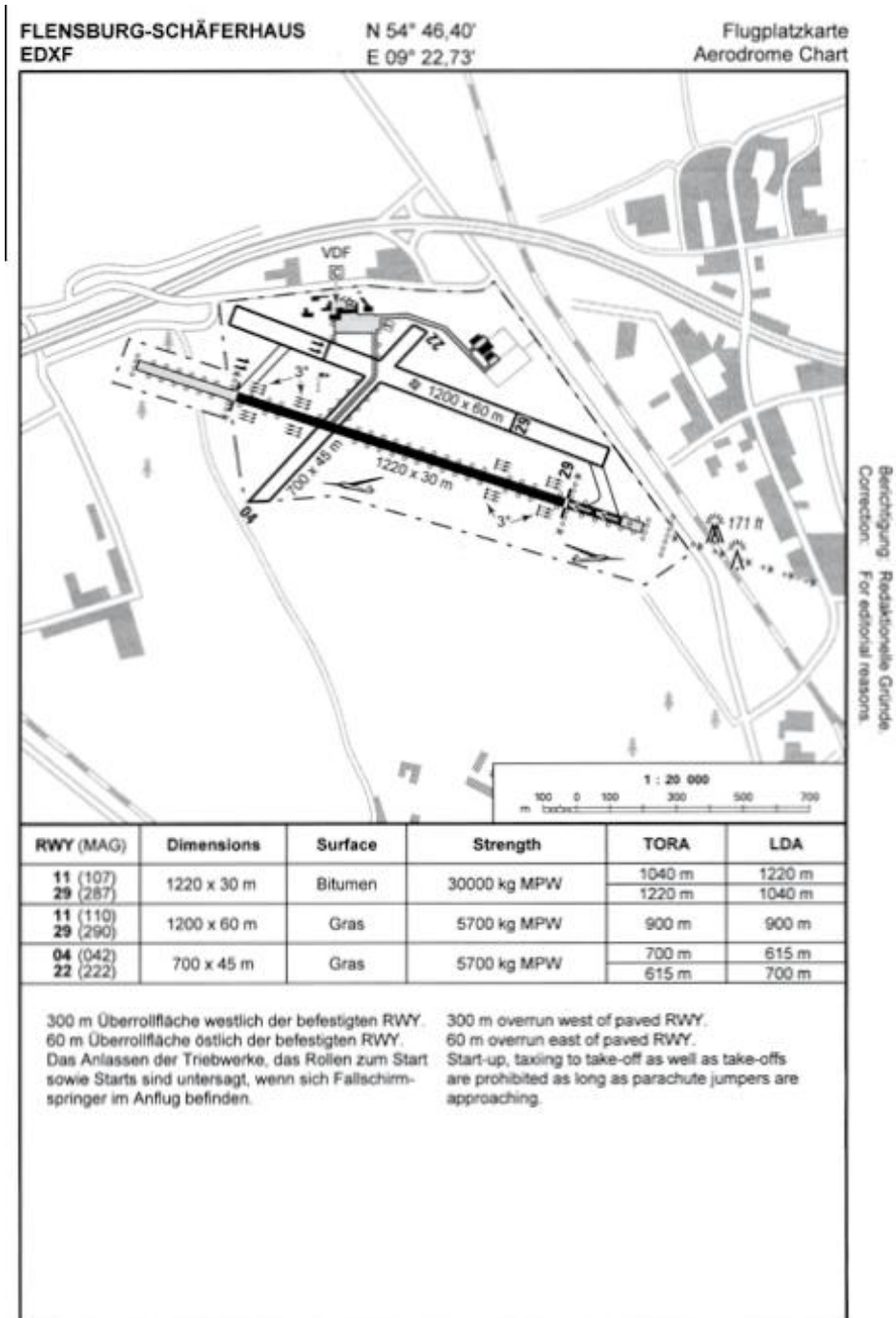
Tower



Foto: FFB GmbH

Zur Infrastruktur gehören darüber hinaus der Tower, in dem die Flugleitung untergebracht ist, ein Warteraum für die Passagiere, die Büroräume für die FFB GmbH-Mitarbeiter sowie zwei weitere Büroräume, die vermietet sind.

Flugplatzkarte Flensburg-Schäferhaus



4.2. Technische Ausstattung

Zur technischen Ausstattung zählen in erster Linie die Einrichtungen der Flugsicherung. Dieses ist zum einen die Befeuerungsanlage, die aus der Anflug-, der Schwellen- und der Landebahnbefeuerung besteht und den Piloten nachts eine sichere Landung ermöglicht. Zusätzlich sind Gleitwinkelanfluggeräte vorhanden, die den Piloten eine optische Anflughilfe bieten.

Landebahnbefeuerung



Foto: FFB GmbH

Die Ausstattung wurde größtenteils zur Durchführung des Schulungsbetriebs der Deutschen Lufthansa Ende der 60iger Jahre installiert. Sie wird seitdem mit möglichst geringem Aufwand in ihrer vollen Funktionsfähigkeit erhalten. Aufgrund des Alters der Anlagen lässt sich Erneuerungsbedarf in den nächsten Jahren allerdings nicht ausschließen.

Weiter wären der 1994 erneuerte Funkpeiler und das ungerichtete Funkfeuer (NDB - **N**on **D**irected **B**eacon) in Wielenberg als funktechnische Orientierungshilfen zu nennen. Insbesondere durch die funktechnischen Orientierungshilfen ist ein sicherer Übergang aus dem von der Flugsicherungsstelle Bremen geleiteten Instrumentenflug in den Endanflug nach Sichtflugregeln möglich.

Zur technischen Ausstattung gehören ebenfalls ein EDV-Flugplatzverwaltungssystem, eine Funkanlage sowie das Wetterinformationssystem PC-MET, mit dem in Echtzeit europaweit aktuelle Wetterdaten abgefragt werden können. Das EDV-System wird jederzeit auf dem neuesten Stand gehalten.

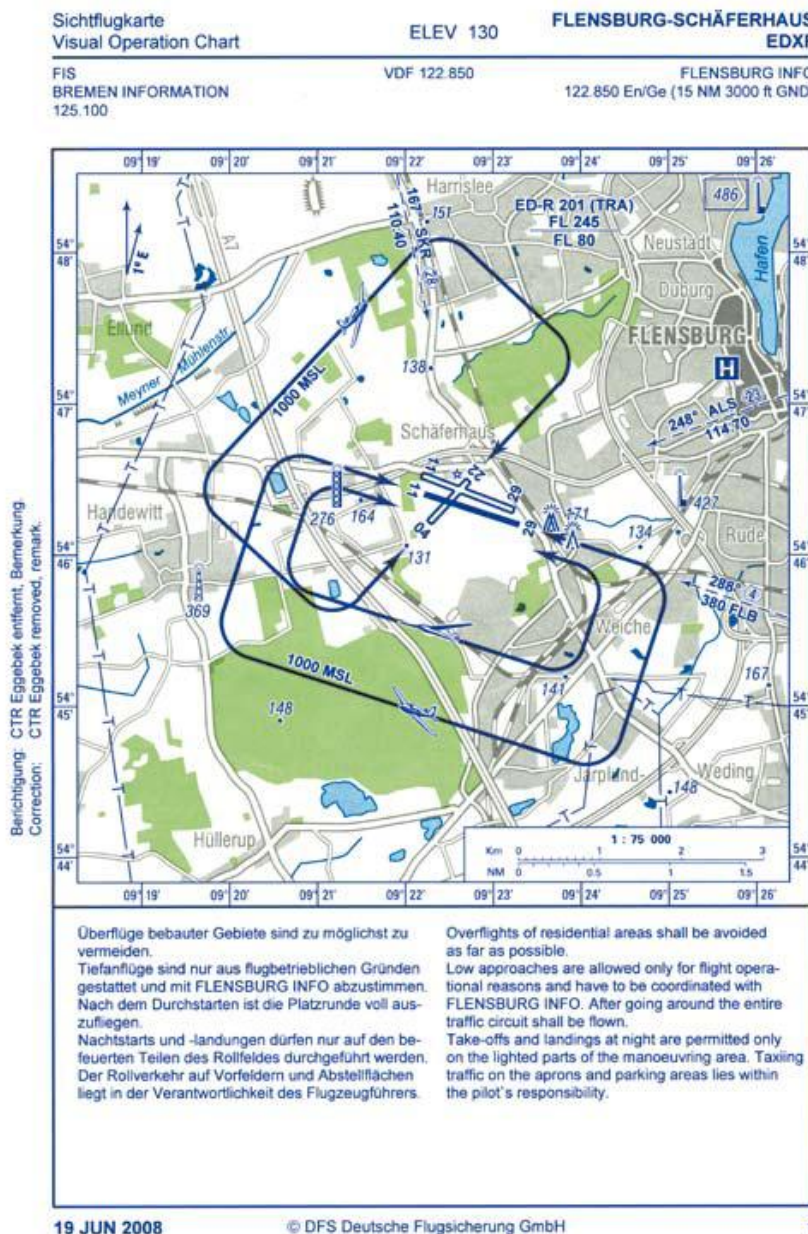
5. Flugbetrieb

5.1. Allgemeines

In der Genehmigungsurkunde vom 03.06.1969 hat der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein der FFB GmbH die Anlegung und den Betrieb eines Landeplatzes des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplatz) und eines Segelfluggeländes genehmigt. Danach dürfen folgende Arten von Luftfahrzeugen den Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus benutzen:

- Flugzeuge, Drehflügler, Motorsegler
- Segelflugzeuge
- Ultraleicht-Flugzeuge
- Landungen von Fallschirmspringern.

Sichtflugkarte Flensburg-Schäferhaus



Der Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus kann nur nach Sichtflugregeln (VFR - **V**isual **F**light **R**ules; mind. 1500 m Bodensicht, nicht weniger wie 500 ft Wolkenuntergrenze) angefliegen werden; eine Kontrollzone sowie die dafür notwendigen technischen Voraussetzung für einen Instrumentenanflug sind nicht vorhanden und auch nicht vorgesehen.

Die Betriebszeit ist ganzjährig von 9.00 Uhr Ortszeit bis Sonnenuntergang plus 30 Minuten, maximal jedoch bis 20.00 Uhr, festgelegt. Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind in der Zeit vom 15.03. bis 30.09. zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr Ortszeit Starts nur zum Zwecke der Durchführung von Streckenflügen zulässig.

Der Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus ist als PPR-Platz (PPR - **P**rior **P**ermission **R**equired) definiert, d. h. nach vorheriger Anmeldung können Flugzeuge auch außerhalb der genannten Betriebszeiten starten und landen. Diese Möglichkeit bietet besonders dem gewerblichen Flugverkehr und den Geschäftsfliegern eine hohe Flexibilität. Sie ist ebenso für Rettungsflüge von großer Bedeutung.

5.2. Statistik der FFB GmbH

Von der offiziellen Flugstatistik des Bundes werden als gewerblicher Flugverkehr der Linienverkehr, Pauschalreiseverkehr, Tramp-, Anforderungs- und Taxiverkehr (Charter), Bedarfslinienverkehr, gewerbliche Schulungsflüge und sonstige Flüge (z.B. Rettungsflüge, Luftbildflüge) erfasst. Abweichend von der offiziellen Statistik erfasst die FFB GmbH-Statistik auch die Werkverkehrsflüge als gewerbliche Flüge.

Flugbewegungen auf dem Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus 2004 - 2013

	Gewerblicher Verkehr (1)	Werkverkehr (2)	Summe (1+2)	% Anteil	Gesamtzahl
2004	1.936	684	2.620	16,45	15.924
2005	1.514	642	2.156	15,61	13.816
2006	1.698	758	2.456	17,76	13.828
2007	2.192	594	2.786	19,86	14.030
2008	2.076	820	2.896	20,50	14.126
2009	2.288	838	3.126	21,05	14.848
2010	1.996	880	2.876	21,21	13.560
2011	1.914	1.120	3.034	23,55	12.882
2012	1.960	1.200	3.160	26,18	12.072
2013	3.158	1.394	4.552	35,11	12.964

Quelle: Flugstatistik der FFB GmbH

Die Zahl der wirtschaftlich motivierten Flüge (z.B. Unternehmer mit ihrer Privatmaschine, hier zunehmend Dienstleister wie Unternehmensberater, Steuerberater und Wirtschaftsprüfer, Selbstkostenflüge des LSV) lässt sich aufgrund der fehlenden Auskunftspflicht der Piloten über den Zweck des Fluges nicht quantifizieren. Eine Erfassung solcher Flüge in der Flugstatistik als gewerbliche Flugbewegung ist deshalb nicht möglich.

Die Entwicklung der Flugbewegungen in den Jahren 2004 bis 2013 (vgl. Tabelle), differenziert nach dem Grund des Fluges, weist tendenziell eine Abnahme der Gesamtflugbewegungen mit leichter Zunahme in 2013, aber eine Stabilisierung bzw. signifikante (2013) Zunahme der gewerblichen Flugbewegungen aus. Der starke Einbruch ab dem Jahr 2003 war Folge der Einstellung des Flugbetriebes verschiedener großer Nutzer (z.B. Motorola, Mobilcom, die Beate Uhse-Unternehmensgruppe). Seit 2006 ist ein langsamer aber stetiger Aufwärtstrend bei den gewerblichen Flugbewegungen festzustellen.

Auf dem Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus sind z.Zt. zwei Charterfluggesellschaften tätig. Mehrere Versuche, zwischen Flensburg und anderen Städten einen Bedarfslinienverkehr einzurichten, sind an der mangelnden Nachfrage und damit an der Unrentierlichkeit gescheitert. Neben den Chartergesellschaften hat sich die Clipper Aviation GmbH mit einer Schule zur Ausbildung von Piloten auch mit Lizenz für Wasserflugzeuge etabliert. Seit 2013 bietet die Flensburg Aviators GmbH ebenfalls Motorflugschulung an. Zusammen mit der Pilotenausbildung des LSV haben sich damit 3 Flugschulen am Flugplatz etabliert.

Vorfeld, Hallen und Tower



Foto: Bernd Hoffmann, NORD-Blick

5.3. Luftsportverein Flensburg e. V.

Der LSV wurde am 14.01.1950 gegründet und hat z. Zt. ca. 240 Mitglieder. Er ist damit der größte Luftsportverein in Schleswig-Holstein. Im LSV werden die Sparten Motorflug, Segelflug und Fallschirmsprung mit den entsprechenden Ausbildungsmöglichkeiten angeboten.

Der überwiegende Teil der Flugbewegungen auf dem Verkehrslandeplatz wird von Mitgliedern des LSV durchgeführt, der damit zu einem erheblichen Teil zu den Einnahmen (Landegebühr, Ab- und Unterstellgebühr, Treibstoffverkauf) der FFB GmbH beiträgt.

Der LSV bildet somit eine wichtige ökonomische Grundlage für den Betrieb des Verkehrslandeplatzes. Viele Mitglieder des LSV sind gleichzeitig als Freiberufler, Unternehmer oder leitende Mitarbeiter regionaler Unternehmen tätig und nutzen den Verkehrslandeplatz auch für Unternehmenszwecke.

5.4. Aktivitäten

Insel Hopping – Dänische Südsee

In einer gemeinsamen Aktion bieten die FFB GmbH und der LSV seit 2004 das sog. „Insel Hopping“ in die „Dänische Südsee“ an. Dabei ist der Flugplatz Flensburg-Schäferhaus Ausgangsbasis für die kleinen traumhaft schönen dänischen Ostseeinseln. Jedem Flieger kann auf Wunsch ein ausführlicher Guide mit auf den Weg gegeben werden, in dem alle wichtigen Eckdaten verzeichnet sind. Viele Farbfotos, Karten, Tipps für Restaurants, Unterbringung und Taxi-Service sind in diesem Manual enthalten. Auf Wunsch bucht die FFB GmbH auch die Unterkünfte für die Gäste.



Grafiken: Rainer Prüss



Air-Show

Mit den Air-Shows 2004, 2006, 2009 und 2011 anlässlich der 100-Jahr-Feier haben der LSV und begleitend die FFB GmbH ein in ganz Norddeutschland einmaliges fliegerisches Highlight geschaffen. Die Show zeigt, welche Freude man am Fliegen haben kann und zu welchen außerordentlichen Leistungen die Piloten und Belastungen die Maschinen fähig sind. Die Air-Shows werden regelmäßig von bis zu 10.000 Luftfahrtinteressierten besucht.

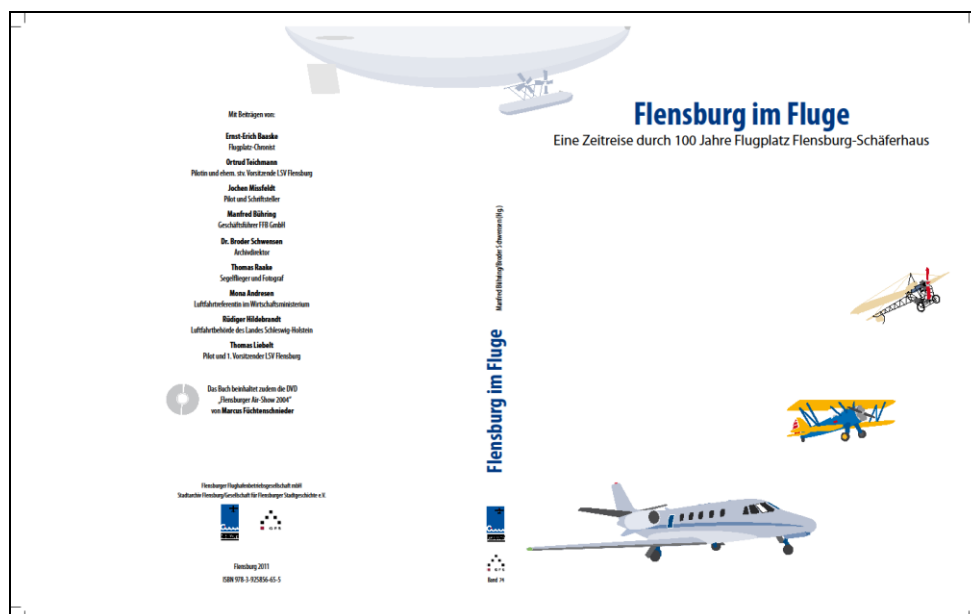
Fly & Pray

Unter dem Titel „Fly & Pray“ wurde 2006 erstmals in Schleswig-Holstein ein sog. Fliegergottesdienst auf dem Flugplatz Flensburg-Schäferhaus durchgeführt. Piloten und Interessenten aus Deutschland, Dänemark, Österreich und der Schweiz reisten zu diesem Event an. Das 2. und 3. Fly & Pray im September 2007 und 2008 stießen wiederum auf große Resonanz bei Fliegern, Interessierten und in den Medien.

100-Jahr-Feier Flugplatz Flensburg-Schäferhaus

Für den 9. Juli des Jahres 1911 kündigte der Aviatiker Carl Schall einen Flug mit seinem Fluggerät auf der „Großen Exe“ vor den Toren Flensburgs an. Vor über 5.000 begeisterten Menschen glückte der Flug und Schall erreichte die damals unglaubliche Höhe von 800 Metern. Dieses überaus waghalsige Unterfangen markiert mit Fug und Recht die Geburtsstunde des Flugplatzes Flensburg-Schäferhaus.

Den 100. Geburtstag des Flugplatzes Flensburg-Schäferhaus feierten die FFB GmbH und der LSV vom 19. bis 21. August 2011 gemeinsam mit vielen Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und der Fliegerwelt. Um die lange Geschichte nacherlebbar zu machen, haben die FFB GmbH und die Flensburger Gesellschaft für Stadtgeschichte e.V. die umfangreiche Chronik „**Flensburg im Fluge**“ herausgegeben.



Chronik **Flensburg im Fluge**

180 Seiten Informationen, Bilder, Karten, Dokumente , erhältlich bei der FFB GmbH

Mit all diesen Aktivitäten leisten die FFB GmbH und der LSV einen großen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität der Region auch im Hinblick auf die Gewinnung zusätzlicher touristischer Potenziale. So wurde die Air-Show 2006 mit dem Besuch des Kreuzfahrtschiffes „MS Deutschland“ verbunden.

Gleichzeitig soll das Interesse an der Fliegerei geweckt, aber auch die Leistungsfähigkeit des Flugplatzes Flensburg-Schäferhaus demonstriert werden.

6. Flensburger Flughafenbetriebsgesellschaft mbH

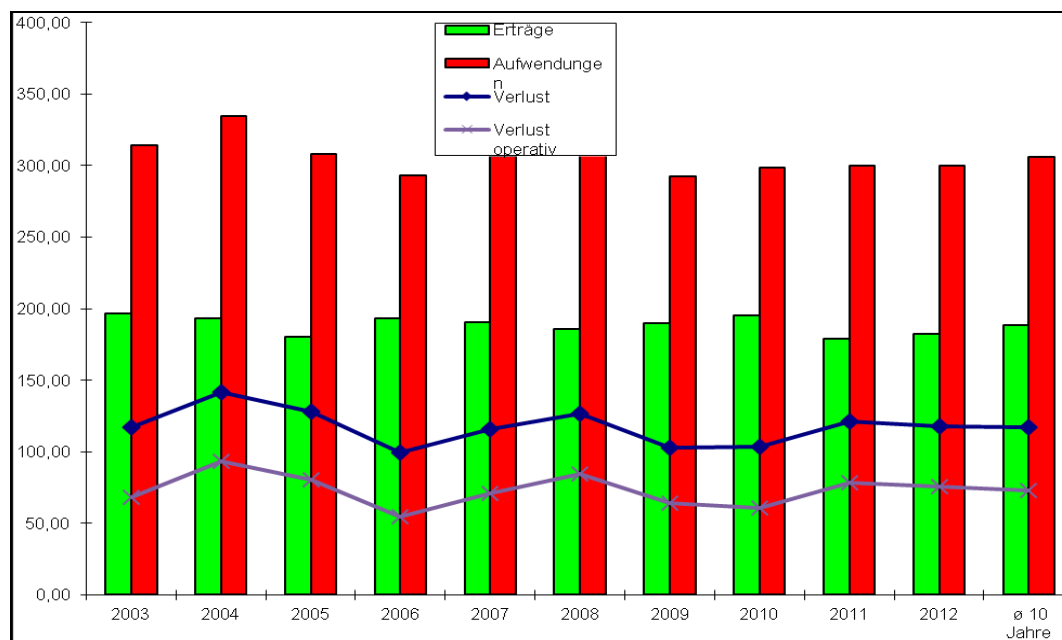
6.1. Organisation

Die Flensburger Flughafenbetriebsgesellschaft mbH wurde am 12.04.1960 von der Stadt Flensburg, Unternehmen aus Flensburg und dem Luftsportverein Flensburg e.V. gegründet. Wirtschaftlich notwendige Restrukturierungsmaßnahmen führten zu Beginn der 80er Jahre dazu, dass die FFB GmbH bis 1995 eine 100%ige Tochtergesellschaft der Stadt Flensburg war. Im Rahmen eines Public-Private-Partnership haben dann ab 1995 namhafte Flensburger Unternehmen Anteile an der FFB GmbH übernommen. Seit 2013 ist die Stadtwerke Flensburg GmbH zu 100% an der FFB GmbH beteiligt. Die FFB GmbH beschäftigt zwei hauptamtliche Flugleiter, die gleichzeitig Beauftragte für Luftaufsicht (BfL) im Auftrag der Luftaufsichtsbehörde des Landes Schleswig-Holstein sind, sowie 3 nebenamtlich tätige Flugleiter und 2 Aushilfskräfte für sonstige Tätigkeiten. Die FFB GmbH hat 2 Geschäftsführer.

6.2. Ökonomische Situation

An den FFB GmbH-eigenen Gebäuden und Hallen wurden in den vergangenen Jahren umfangreiche Modernisierungsarbeiten vorgenommen. Darüber hinaus wurde der Verkehrslandeplatz 1996/97 im Zuge der Errichtung des Taxiways an das öffentliche Entwässerungsnetz angeschlossen. Im Jahr 2000 wurden Überrollstrecken zur Erfüllung der europäischen Sicherheitsnormen eingerichtet sowie die Bitumen-Landebahn erneuert. Das Gesamtinvestitionsvolumen betrug TEU 870; das Land bezuschusste die Maßnahme mit TEU 508 aus dem Regionalprogramm für strukturschwache ländliche Räume. Die Eigenmittel wurden von der FFB GmbH durch Kreditaufnahme aufgebracht.

Erträge / Aufwendungen FFB GmbH 2003 - 2012



Angaben in TEU

Quelle: FFB GmbH

In den 90er Jahren konnte die FFB GmbH eine positive wirtschaftliche Entwicklung verzeichnen. Neben einer teilweisen Kostenreduzierung war dieses in erster Linie auf höhere Einnahmen zurückzuführen, die sich besonders aus der steigenden Zahl gewerblich bzw. wirtschaftlich motivierter Flüge sowie aus dem Flugbenzinverkauf ergaben.

Durch die Entscheidung des Motorola-Konzerns, die Betriebsstätte im schottischen Edinburgh zu Gunsten des Erhalts der Produktion in Flensburg zu schließen, entfielen ab Mitte 2001 alle Werksflüge zwischen Schottland und Flensburg. Die Folge war ein erheblicher Einnahmerückgang für die FFB GmbH. Zwischenzeitlich hat Motorola auch die Produktion in Flensburg eingestellt. Die Einstellung des Flugbetriebes der Unternehmensgruppe Beate Uhse nach dem Tod der Unternehmensgründerin Beate Rotermund im Jahr 2001 sowie der Mobilcom AG Büdelsdorf, die fast ausschließlich über Flensburg abgewickelt wurden, hat die Situation in Flensburg weiter belastet.

Durch die zusätzlichen Belastungen aus der Finanzierung der notwendigen Sicherungsmaßnahmen sowie den spürbaren Rückgang der Einnahmen hat sich die finanzielle Situation ab dem Jahr 2001 verschlechtert. Zinszahlungen und Abschreibungen aus der Finanzierung der Überrollstreifen führten ab 2002 zu einer Erhöhung des Verlustes. Dieser lag im Durchschnitt der letzten 10 Jahre bei TEU 117,4 p.a., der operative Verlust hingegen nur bei TEU 73,1 p.a.

Mit der Ansiedlung neuer Luftfahrtunternehmen und Chartergesellschaften würde sich die Einnahmesituation der FFB GmbH wieder verbessern. Allerdings sind solche Bemühungen an kleinen VFR-Regionalflugplätzen außerordentlich schwer umzusetzen. Entsprechende Gespräche mit interessierten Unternehmen führt die FFB GmbH kontinuierlich. Im Frühjahr 2005 ist es gelungen, mit der Clipper Aviation GmbH eine gewerbliche Flugschule für Wasserflugzeuge in Flensburg zu etablieren. Seit 2013 bietet die Flensburg Aviators GmbH ebenfalls Motorflugschulung auf dem Flugplatz an.

Darüber hinaus ist Flensburg „Home Base“ für eine europaweit agierende kleine Cargo-Gesellschaft, die BinAir Aero Service GmbH. Die Vorteile der kurzen Wege, schnellen Abwicklung, flexiblen Öffnungszeiten und preisgünstigen Gebührenregelungen kompensieren den Lagenachteil.



Foto: Bin Air

Im März 2009 hat der luftfahrttechnische Instandsetzungsbetrieb Flugzeugservice Petersen GbR seine Tätigkeit auf dem Flugplatz aufgenommen.

Halle Flugzeugservice Petersen



Vordringliche Aufgabe wird es weiter sein, die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Verkehrslandeplatzes langfristig zu sichern, um ihn als wichtige wirtschaftsnahe Infrastruktureinrichtung für die regional ansässigen und überregional tätigen Unternehmen weiter vorhalten zu können.

7. Sicherungsmaßnahmen

Im Zuge der Harmonisierung der Vorschriften für den Luftverkehr innerhalb der EU war es notwendig, aus Sicherheitsgründen Überrollstrecken als Verlängerung der vorhandenen Bitumen-Landebahn zu errichten. Darüber hinaus war es zwingend notwendig, die 30 Jahre alte und durch Verschleiß nicht mehr den Sicherheitsnormen entsprechende Bitumen-Landebahn komplett zu erneuern (siehe oben). Beide Maßnahmen wurden im Dezember 2000 abgeschlossen.

Cessna 560 XL Citation



Foto: FFB GmbH Mai 2011

Zur Umsetzung der organisatorischen Sicherheitsauflagen der EU und des Bundes wurde ein Luftsicherheitskonzept von der FFB GmbH erarbeitet und im Mai 2011 und von der Luftsicherheitsbehörde des Landes Schleswig-Holstein genehmigt.

Zur langfristigen Sicherung des Flugbetriebes und Erfüllung der Flugsicherungsaufgaben werden sukzessive Erneuerungen und Modernisierungen der technischen Ausstattung vorgenommen sowie im Rahmen der ökonomischen Möglichkeiten die Attraktivierung des Umfeldes vorangetrieben.

So konnte im Herbst 2009 der Fuhrpark um einen modernen und leistungsfähigen Mehrzweckschlepper erweitert und die EDV-Ausstattung modernisiert werden. Die Maßnahmen wurden aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft des Landes Schleswig-Holstein maßgeblich gefördert.

8. Perspektiven

Im Hinblick auf die Entwicklungsmöglichkeiten des Verkehrslandeplatzes Schäferhaus sind zunächst einige Bemerkungen zu den Nutzungsmöglichkeiten der unmittelbar benachbarten Flugplätze notwendig, um den Sachstand zu verdeutlichen.

Eine zivile Mitnutzung des Militärflugplatzes **Schleswig-Jagel** wird seit Jahren durch die Airgate SH GmbH angestrebt, ist aus Sicht der FFB GmbH in absehbarer Zeit aber nicht zu erwarten.

Nach der Entscheidung der Landesregierung und der Stadt Kiel gegen den Ausbau von **Kiel-Holtenau** sowie der Einstellung des letzten Linienbetriebes vom Flugplatz Kiel-Holtenau wäre eine zivile Mitnutzung von Schleswig-Jagel ggf. wieder eine zu prüfende Alternative für Linien- und Charterverkehr. Die aktuelle Entwicklung in der Luftfahrt sowie die Pläne der Luftwaffe der Bundeswehr, in Jagel Dronen zu stationieren, lassen diese Option allerdings eher als nicht realistisch erscheinen. Sollte sich die zivile Mitnutzung wider Erwarten doch realisieren, so würde der FFB GmbH daraus keine Konkurrenz erwachsen, da die vorhandenen bzw. zu schaffenden Infrastrukturen unterschiedliche Zielgruppen im Luftverkehr ansprechen.

Der Flugplatz **Husum-Schwesing** bietet nach Einschätzung der FFB GmbH aufgrund der geografischen Lage und des nicht erkennbaren Nutzerpotentials aus der Region Flensburg/Schleswig keine Alternative gerade für den wirtschaftlich motivierten Flugverkehr. Der Flugplatz **Padborg-Bov (DK)** bietet nicht mehr die notwendigen Infrastrukturvoraussetzungen für einen wirtschaftlich motivierten Flugverkehr, der auf Dauer gesichert sein müsste. Der luftfahrttechnische Instandsetzungsbetrieb Air Service International hat Ende 2009 seinen Betrieb dort weitestgehend eingestellt.

Der Flugplatz **Sonderburg (DK)** bietet aufgrund der vorhandenen Infrastruktur eine gute Ergänzung zum Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus. Allerdings führen die stark rückläufige Nutzung sowie der hohe Anteil an fixen Kosten aufgrund des Status' als IFR-Flugplatz (**I**nstrumental **F**light **R**ules) zu erheblichen ökonomischen Risiken mit bereits erfolgten ersten Nutzungseinschränkungen.

Mittels einer aus NTERREG-Mitteln geförderten Studie sollten die rechtlichen, organisatorischen und ökonomischen Voraussetzungen geprüft werden, den Flugplatz Sonderburg zu einem gemeinsamen grenzüberschreitenden binationalen Flughafen für die gesamte Region Sønderjylland-Schleswig auszubauen - so formuliert im Antragstext. Insbesondere sollte geprüft werden, ob sich für die Einrichtung neuer Linienverbindungen in nordeuropäische und deutsche Ballungsräume eine genügende Nachfrage generieren ließe. Derzeit bestehen 4 Tagesverbindungen nach Kopenhagen.

Die Ergebnisse der Studie wurden im August 2012 vorgelegt. Danach sei ein genügendes Nachfragepotenzial für die tragfähige Etablierung zusätzlicher Linienverbindungen in europäische Zentren vorhanden. Dieses ließe sich mit einem erheblichen Marketingeinsatz mobilisieren, würde allerdings zu Lasten Billunds (DK) und Hamburgs gehen.

Einem Antrag der Kommune Sonderburg, den Flugplatz bereits im Vorgriff auf die Umsetzung der Ergebnisse aus der Studie mit dem Namen „Sønderborg – Flensburg, Danish – German International Airport“ zu versehen, hat die Ratsversammlung der Stadt Flensburg zugestimmt. Umgesetzt wurde der Beschluss allerdings bis heute nicht.

Der Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus hat nicht nur für Flensburg, sondern für den gesamten Region Schleswig-Holstein Nord erhebliche regionalwirtschaftliche Bedeutung. Konfliktpotenziale mit Anliegern bzw. Umweltschutzbedürfnissen sind ausgeräumt und auch für die absehbare Zukunft nicht erkennbar.

Für den Aufbau eines Linienverkehrs von Flensburg ist die Nachfrage aus der Region nicht ausreichend. Sonderburg (Zubringer Kopenhagen) und Billund (DK) sowie Hamburg und Lübeck-Blankensee bieten ausreichend Kapazitäten an.

Vor diesem Hintergrund ist die Sicherung der notwendigen Infrastrukturen am Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus unter Berücksichtigung eines angemessenen und sparsamen Mitteleinsatzes zum Erhalt und Ausbau der wirtschaftlichen Aktivitäten in der Region weiterhin klarer Auftrag an die FFB GmbH.
