

## **Presseinformation**

### **Abschluss der Tiefbauarbeiten am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg**

Die Tiefbauarbeiten zur Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg sind beendet – rechtzeitig zu seinem 75. Geburtstag. Sechs Jahre hatten Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sowie Klagen gegen den Ausbau in Anspruch genommen. Im November 2010 schloss eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig die rechtlichen Auseinandersetzungen ab.

Die Arbeiten an der Verlängerung der Start- und Landebahn von 1680 m auf 2300 m konnten damit im Januar 2010 beginnen. Im August dieses Jahres wurden die Arbeiten abgeschlossen.

Der Ausbau war notwendig geworden, da der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg eine Betriebsgenehmigung als Verkehrsflughafen hat. Er muss deshalb die Anforderungen der internationalen Luftverkehrsvorschriften zwingend erfüllen. Das war in der Vergangenheit nicht der Fall. Wegen hoher Bäume im östlichen Bereich mussten die Maschinen die Landebahn steiler anfliegen, als nach internationalen Standards vorgeschrieben. Aus diesem Grund war für den Anflug aus Osten – der Hauptanflugrichtung – bislang eine Ausnahmegenehmigung erforderlich.

Mit der Verlängerung und der Hindernisfreiheit nach Osten kann die Bahn künftig im vorgeschriebenen Anflugwinkel angefliegen werden. Mit der Verlängerung der Start- und Landebahn von 1680 Meter auf 2300 Meter und der Verbreiterung der Bahn auf der ganzen Länge von 30 auf 45 Meter werden nun die Anforderungen der Flugverkehrssicherheit erfüllt. Des Weiteren sind 20 000 Quadratmeter neue Vorfeldflächen gebaut worden.

Für den Eingriff in den Querumer Forst, der für die Verlängerung erforderlich war, werden auf über 180 Hektar Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen angelegt, das entspricht fast der vierfachen Größe des Waldeingriffs.

Die Kosten für den Ausbau der Start- und Landebahn belaufen sich auf 38,84 Millionen Euro, einschließlich der Kosten für die Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen in Höhe von 11,1 Millionen Euro.

In den nächsten Wochen werden die Elektroarbeiten abgeschlossen. Danach kann das Verfahren zur Berechnung und Genehmigung der neuen An- und Abflugverfahren vorangetrieben werden.

#### **Standort „Forschungsflughafen“**

Die längere Start- und Landebahn bietet mit den größeren Start- und Landestrecken ein deutliches Plus an Verkehrssicherheit. Das war auch eine Voraussetzung dafür, dass das Deutsche Forschungszentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) mit seinem neuen Forschungsflugzeug ATRA (Advanced Technology Research Aircraft), einem Airbus A 320, an seinem hiesigen Standort plangemäß Hochauftriebsforschung – zur Erforschung treibstoffeffizienter Technologien – betreiben kann.

Damit sind diese Investitionen auch eine Grundlage für die Zukunft der Forschung am Standort mit dem Markenzeichen „Forschungsflughafen Braunschweig“. Dieser „Forschungsflughafen Braunschweig“ ist eines der innovativsten Wirtschafts- und Wissenschaftscluster Europas. Mit seinem verkehrsträgerübergreifenden Portfolio entwickelt sich hier Europas führendes Kompetenzzentrum für Mobilitätsfragen; sowohl bei der Forschung und Entwicklung rund um die Luft- und Raumfahrt, die Mobilität mit Auto oder Bahn sowie künftig auch der Elektromobilität.

Die Statistik der Europäischen Kommission ermittelte 2005 die Region Braunschweig in Deutschland als führende EU-Region bei Forschung und Entwicklung. Daran hatte der Forschungsflughafen Braunschweig einen entscheidenden Anteil.

Allein in den Jahren 2004 bis 2010 ist die Zahl der hochqualifizierten Arbeitsplätze am Forschungsflughafen von 1600 auf 2000 gewachsen. Etwa 4070 Arbeitsplätze in der Region löst der Forschungsflughafen aus bzw. sichert diese. Die Gesamtwertschöpfung des Clusters „Forschungsflughafen“ liegt bei 250 Millionen Euro.

Neben der Mobilitätsforschung ist die deutsche Luftfahrt auch durch Verbände und Behörden am Flughafen vertreten, so mit dem Luftfahrt-Bundesamt, der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung sowie dem Deutschen Aero Club.

Der Ausbau der Infrastruktur des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg ist die eine Seite – die andere ist die Erschließung dreier Gewerbegebiete rund um den Flughafen durch die Stadt Braunschweig, um mobilitätsaffinen Firmen und Instituten die Möglichkeit zu eröffnen, sich in das Netzwerk Forschungsflughafen Braunschweig einzuklinken. Das alles ist auch durch die Hilfe von Fördermitteln des Landes Niedersachsen ermöglicht worden.

Der „Forschungsflughafen“ hat übrigens nicht nur durch als europaweit einzigartiges Mobilitäts-Kompetenzzentrum ein Alleinstellungsmerkmal: Er verfügte als erster Flughafen in Deutschland über das Anflugverfahren mittels GPS und ist derzeit einziger Flughafen in Deutschland mit einer GPS-Einflugstrecke in östlicher und westlicher Richtung.

## **Geschichte**

Der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg ist der letzte von drei großen Flughäfen, die es bis Kriegsende in Braunschweig gab. Der in Broitzem war in den 1920er und Anfang der 1930er Jahre u.a. Standort der Verkehrsfliegerschule der Deutschen Lufthansa. Broitzem wurde 1935 zum Militärflughafen. Der Flughafen Braunschweig-Waggum wurde als Mehrzweckflughafen als Ersatz gebaut und erhielt 1936 die Zulassung als Verkehrsflughafen. Die Lufthansa flog ihn mit Linienflügen an.

Ein dritter Flughafen war bei Völkenrode im einem Wald zu finden. Dort war auf dem Gelände des heutigen Heinrich-von-Thünen-Institut, früher bekannt als FAL (Forschungsanstalt für Landwirtschaft), die Deutsche Forschungsanstalt für Luftfahrt zu finden, die Vorgängerin des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt.

Hier, sowie in den flugtechnischen Instituten der damaligen Technischen Hochschule Braunschweig am Flughafen wurde Luftfahrtforschung betrieben. Luftfahrtforschung hat in Braunschweig und am Standort Flughafen Tradition.