

Messe Berlin GmbH
Messedamm 22
14055 Berlin

Bundesverband der Deutschen
Luft- und Raumfahrtindustrie e. V.
Friedrichstraße 60,
10117 Berlin

Bearb.: Frank Schröder
Gesch.-Z.: P42-Aktenz.
Telefon: 03342 4266 4202
Fax: 03342 4266 7612
Internet: www.LBV.Brandenburg.de
frank.schroeder@lbv.brandenburg.de

Schönefeld, 29 .03.2018

Genehmigung der Flugdarbietungen der „ILA Berlin 2018 - Internationale Luft- und Raumfahrt Ausstellung Berlin-Brandenburg“ als Luftfahrtveranstaltung

Anlagen:

- Anlage 1: Geländeplan ILA 2018 Veranstaltungsgelände (Stand:08.01.2018)
- Anlage 2: Plan ILA 2018 Veranstaltungsgelände - Maßstab 1 : 1.000 (Stand: 26.03.2018)
- Anlage 3: Flugbetriebsanweisung (FBA) ILA 2018 (Stand: 23.03.2018)
einschl. Flugvorführgebiete/Display (FBA-Anlagen A1, A2 und A7) und Flugbetriebsbereiche
im Veranstaltungsgelände (FBA-Anlagen A 4 und A6)
- Anlage 4: Manöverkatalog 2018
- Anlage 5: Sicherheitskonzept (SIK) Teil B Notfallmanagement (Stand: 09.03.2018)
- Anlage 6: Besondere Maßnahmen ILA 2018 – Anlage 22 SIK (Stand: 09.03.2018)
- Anlage 7: Ausweiskonzept, Zugangsregelungen, Definition Bereiche - Anlage 14 SIK (Stand:
XXXXX.2018)
- Anlage 8: ILA-GAT – Betriebskonzept - Anlage 19 SIK (Stand: 22.03.2018)
- Anlage 9: Betankung von Luftfahrzeugen im Rahmen der ILA 2018 – Anlage 10 SIK
(Stand:06.03.2018)
- Anlage 10: Liste der Rundflugunternehmen bzw. -piloten – nachzuliefern bis 16.04.2018
- Anlage 11: Liste der teilnehmenden Luftfahrzeugführer – nachzuliefern bis: 16.04.2018

Anmerkung: Nach Erteilung der Genehmigung aktualisierte Anlagen treten erst nach schriftlicher Bestätigung durch die Genehmigungsbehörde an die Stelle der hier Gelisteten.

I. Genehmigung

Auf Antrag vom 03. November 2017 wird gem. § 24 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 11 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist, i.V. mit §§ 73, 74 und 75 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229); zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 30. März 2017 (BGBl. I S. 683) geändert, der

**Messe Berlin GmbH,
Messedamm 22,
14055 Berlin,** (Veranstalter)

und dem

**Bundesverband der Deutschen
Luft- und Raumfahrtindustrie e. V. (BDLI),
Friedrichstraße 60,
10117 Berlin,** (als ideeller und konzeptioneller Träger),

die Genehmigung zur

**Durchführung einer Luftfahrtveranstaltung anlässlich der
Internationalen Luft- und Raumfahrtausstellung Berlin-Brandenburg „ILA Berlin 2018“**

in der Zeit (Veranstaltungszeiten) vom

**25. April bis 29. April 2018,
täglich von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr (Ortszeit),**

wie folgt auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld mit Auflagen erteilt.

Veranstaltungsleiter ist

Herr **Wolfram Cornelius**,
Am Ländtbogen 7b
82211 Herrsching.

Stellvertretender Veranstaltungsleiter ist

Herr **Axel Großmann**,
Schwarzwaldstraße 35,
79276 Reute.

Gegenstand dieses Bescheids ist die Genehmigung von Flugdarbietungen und sonstigen Flügen als Luftfahrtveranstaltung gem. § 24 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) im Rahmen der Ausstellung von Produkten und Dienstleistungen aus dem gesamten Spektrum der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Ausrüstungsindustrie anlässlich der Internationalen Luft- und Raumfahrtausstellung ILA Berlin 2018 im Folgenden als Luftfahrtveranstaltung bezeichnet.

Die Geländenutzung am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld sowie die Definition der für die Luftfahrtveranstaltung genutzten Flächen des Flughafengeländes ergeben sich aus der *Anlage 1 und 2, Pläne Veranstaltungsgelände* und wird für die Nutzung zur Durchführung der Luftfahrtveranstaltung genehmigt. Der in der *Anlage 1, Plan Veranstaltungsgelände* gelb schraffiert dargestellte Bereich der temporären Flugbetriebsflächen dient ausschließlich dem ILA-Flugbetrieb (Rollverkehr, Starts und Landungen) nach den unter Abschnitt III „Bedingungen und Auflagen für die Flugvorführung“ Punkt 1.12 genannten Wetterminima am Tage und ist entsprechend der Luftseite eines Flugplatzes nicht allgemein zugänglich. Als Veranstaltungsgelände im engeren Sinne dient der in *Anlage 1, Plan Veranstaltungsgelände* dargestellte, an das außerhalb des Flughafenzaunes gelegene Messegelände „Berlin ExpoCenter Airport“ angrenzende Teilbereich des Flughafengeländes im Südwesten des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (blau). Die Bereiche Flight Ops East und Flight Ops West, (*Anlage 2, Plan Veranstaltungsgelände, rot*) dienen der Bereitstellung der Luftfahrzeuge für Flugvorführungen sowie sonstige Flüge im Zusammenhang mit der Luftfahrtveranstaltung. Diese Bereiche sowie der Bereich Flight Ops South sind als Luftseite im Sinne von Anhang Kap. 1 DVO (EU) 2015/1998 nur für Personen mit entsprechender Genehmigung zugänglich. Innerhalb des definierten Veranstaltungsgeländes ist ein Publikumsbereich vom Veranstalter als abgegrenzter, aber landseitiger (öffentlich zugänglicher) Teil des Veranstaltungsgeländes ausgewiesen worden (blauer Bereich, *Anlage 1, Plan Veranstaltungsgelände*). Durch den Veranstalter sind geeignete Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der als Luftseite definierten Bereiche des Veranstaltungsgeländes gegen unberechtigten Zugang festzulegen und in einem Sicherheitskonzept detailliert darzustellen.

Bei Flügen zur Beförderung von Fluggästen ist die Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen entsprechend der Standards nach Anhang I Kapitel 1, 3, 4 und ggf. 5 sowie 8 der VO (EG) Nr. 300/2008 zu gewährleisten.

Im Übrigen ist durch geeignete Maßnahmen zu gewährleisten, dass der Zugang zu den sensiblen Teilen des Sicherheitsbereichs und / oder dem Baustellengelände des Flughafens Berlin-Schönefeld durch Unbefugte zuverlässig ausgeschlossen wird.

An den Übergängen zum sensiblen Teil des Sicherheitsbereichs des Flughafens Berlin-Schönefeld gelten die zugelassenen Verfahren gemäß Luftsicherheitsprogramm nach Artikel 12 der VO (EG) Nr. 300/2008 i. V. m. § 8 Luftsicherheitsgesetz vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Februar 2017 (BGBl. I S. 298) geändert worden ist (LuftSiG).

Eine aktualisierte Liste der am Flugprogramm teilnehmenden Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugführer ist der Genehmigungsbehörde spätestens 48 Stunden vor Beginn der Abnahmeflüge vorzulegen. Jede Ergänzung der Liste um weitere Luftfahrzeuge und/oder Luftfahrzeugführer bedarf der vorherigen Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Eine Ergänzung der Liste um weitere Luftfahrzeuge und/oder Luftfahrzeugführer ist der Genehmigungsbehörde spätestens 24 Stunden vor Beginn der jeweiligen Abnahmeflüge vorzulegen. Die Zustimmung der Genehmigungsbehörde gilt als erteilt, wenn diese nicht innerhalb von 24 Stunden der Ergänzung widerspricht.

Zur Vorführung von Hochleistungsstrahlflugzeugen werden die in der *Anlage 4* Manöverkatalog aufgelisteten Flugmanöver grundsätzlich genehmigt. Die einzelnen Vorführprogramme dürfen unbeschadet der in Abschnitt III Nr. 2 genannten besonderen Bedingungen für die Vorführung strahlgetriebener Flugzeuge ausschließlich aus Elementen des genehmigten Manöverkataloges bestehen.

Bei allen Vorführungen von Hochleistungsstrahlflugzeugen und (Formations-) Verbandskunstflügen mit propellergetriebenen Luftfahrzeugen oder Segelflugzeugen mit vier oder mehr beteiligten Luftfahrzeugen ist zusätzlich eine gesonderte Abnahme durch den Veranstaltungsleiter durchzuführen.

Die Genehmigung umfasst auch die Durchführung von Übungs- und Abnahmeflügen zum Flugprogramm außerhalb der Veranstaltung ab dem 19. April 2018.

II. Besondere Erlaubnisse und Genehmigungen

Zur Durchführung des Veranstaltungsprogramms sowie für erforderliche Prüfungs- und Abnahmeflüge erteile ich darüber hinaus für die an der Luftfahrtveranstaltung teilnehmenden Luftfahrzeuge den verantwortlichen Luftfahrzeugführern folgende Erlaubnisse und Genehmigungen:

1. Start- und Landeerlaubnis für Luftfahrzeuge entsprechend § 25 Abs. 1 LuftVG auf der genehmigten, nicht in Betrieb befindlichen Start- und Landebahn 07R / 25L im Zeitraum vom 25. April 2018 bis 29. April 2018 täglich zwischen 10:00 und 18:00 Uhr Ortszeit.

Die Erlaubnis gilt außerhalb der o. g. Zeiten vom 19. April 2018 bis 30. April 2018 für Abnahmeflüge im Zusammenhang mit der Teilnahme am Flugprogramm der Luftfahrtveranstaltung sowie dem Sonderflugbetrieb vor und nach der Luftfahrtveranstaltung für nichtgewerbsmäßige An- und Abflüge im Zusammenhang mit der Teilnahme an der Luftfahrtveranstaltung sowie für Aussteller zu folgenden Zeiten:

- | | |
|-----------------------------|--------------------------|
| 1.1. 19.04. bis 22.04.2018: | 09:00 Uhr bis 20:00 Uhr, |
| 1.2. 23.04. bis 28.04.2018: | 08:00 Uhr bis 20:00 Uhr, |
| 1.3. 29.04.2018 | 10:00 Uhr bis 19:00 Uhr |
| 1.4. 30.04.2018 | 08:30 Uhr bis 20:00 Uhr |

Starts und Landungen auf der Start- und Landebahn 07R / 25L sind nur den Luftfahrzeugführern der an der Veranstaltung und / oder der am Flugprogramm teilnehmenden Luftfahrzeuge im zuvor definierten Umfang gestattet.

2. Außenstart- und Außenlandeerlaubnis für Drehflügler nach § 25 Abs. 1 Satz 3 Nr. 1 LuftVG für die in der Anlage 2, Plan Veranstaltungsgelände dargestellten Flächen ILA-Heli-Port nördlich der Rollbahn M3 für Flüge, die nicht der Beförderung von Personen oder Sachen gegen Entgelt dienen;
3. Erlaubnis nach § 13 Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung vom 29. Oktober 2015, zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 11. Juni 2017 (BGBl. I S. 1617), zum Abwerfen von Gegenständen und zum Ablassen von Wasser bzw. Feuerlöschmitteln im Rahmen einer Feuerlöschdemonstration auf die in der Anlage 2, Plan Veranstaltungsgelände bezeichnete Fläche (Light UAS / UAV / Dropzone) unter Beachtung der erforderlichen Sicherheitsabstände nach Abschnitt III Nr. 1.13;
4. Aufstiegserlaubnis für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme bis zu einer Gesamtmasse von 25 kg nach § 21a LuftVO auf der Start- und Landebahn 07R / 25L in den in der Anlage 2, Plan Veranstaltungsgelände (Light UAS / UAV / Dropzone) ausgewiesenen Flächen;
5. Aufstiegserlaubnis für Fesselballone gem. § 25 LuftVG i.V.m. § 20 LuftVO im Bereich des Veranstaltungsgeländes (vgl. Anlage 1, Plan Veranstaltungsgelände);
6. Außenlandeerlaubnis für Sprungfallschirme nach § 25 Abs. 1 Satz 3 Nr. 1 LuftVG auf der in der Anlage 2, Plan Veranstaltungsgelände ausgewiesenen Fläche (Light UAS / UAV / Dropzone),
7. Ausnahmegenehmigung zur Durchführung von Kunstflügen über Flughäfen und zur Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe bei Kunstflug bis zu 100 m über Grund für Flugzeuge mit Propellerantrieb, Drehflügler, Motorsegler und Segelflugzeuge, bei Verbandskunstflug mit propellergetriebenen Flugzeugen und Segelflugzeugen bis zu 150 m über Grund, nach § 14 Abs. 2 Satz 2 LuftVO,
8. Ausnahmegenehmigung zum Unterschreiten der Mindesthöhe nach SERA 5005 Buchstabe f (VO (EU) Nr. 923/2012 vom 26.09.2012) innerhalb des Flughafenzaunes (siehe Abschnitt III 1.17)
 - bis 75 m über Grund bei Vorführflügen der Bundeswehr für Überflüge parallel zur Sicherheitslinie im Normalflug,
 - bis 50 m über Grund für Lastenabwurf, für SAR- und Feuerlöschdemonstrationen
 - sowie bis 15 m über Grund für Drehflügler und Senkrechtstarter im Schwebeflug,
9. Erlaubnis zum Rollen/Bewegen von Luftfahrzeugen mit eigener Kraft im Zeitraum vom 18. April 2018 bis 2. Mai 2018 auf den bisher noch nicht in Betrieb befindlichen Rollbahnen A, B (ausgenommen zwischen TWY V2 und M7), M1, M2, M, M3, M4, M5, M6, M7, R, Q1 und Q2 sowie P1, P2, V1, V2 jeweils zwischen den Rollbahnen A und B, sowie dem bisher noch nicht in Betrieb befindlichen Abschnitt der Rollbahn V1 entsprechend Anlage 1, Plan Veranstaltungsgelände außerhalb des öffentlich zugänglichen Bereichs.

10. Start- und Landeerlaubnis für Luftfahrzeuge zur gewerbsmäßigen und nichtgewerbsmäßigen Beförderung von Fluggästen im Rahmen von Rundflügen, sofern entsprechende Flüge ausschließlich unter den in Abschnitt III Punkt 1.12 Mindestbedingungen durchgeführt werden, mit den im Anlage 10, Liste der Rundflugunternehmen bzw. -piloten, gelisteten Luftfahrzeugen und Piloten entsprechend § 25 Abs. 1 LuftVG auf der genehmigten, nicht in Betrieb befindlichen Start- und Landebahn 07R / 25L und dem in Anlage 2, Flugbetriebsbereiche im Veranstaltungsgelände, definierten Bereich „Heli-Port“ im Zeitraum vom 19. April 2018 bis 30. April 2018 zwischen 10:00 Uhr und 18:00 Uhr (Ortszeit) gemäß dem jeweiligen Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operating Certificate, AOC). Für Rollbewegungen der betroffenen Luftfahrzeuge gilt Nr. 9 entsprechend.

Die unter 1. sowie 3. bis 9. aufgeführten Erlaubnisse und Genehmigungen gelten nicht für Flüge mit Kaufinteressenten oder Publikum.

Die erteilten Erlaubnisse und Genehmigungen befreien nicht von den nach § 25 LuftVO bestehenden Verpflichtungen eines Luftfahrzeugführers beim Flugbetrieb auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle, insbesondere vom Einholen der erforderlichen Flugverkehrskontrollfreigaben vor Durchführung der Flüge. Die nach § 21 LuftVO und § 21a Absatz 1 Nr. 4 LuftVO erforderlichen Flugverkehrskontrollfreigaben sind einzuholen.

III. Nebenbestimmungen und Hinweise für Flugvorführungen

1 Allgemeines

- 1.1 Diese Genehmigung ist als Grundlage für die Durchführung des Flugprogramms für alle Beteiligten verbindlich. Die Genehmigung einschließlich aller Auflagen und Hinweise, insbesondere die *Anlage 3 Flugbetriebsanweisung*, ist vom Veranstalter den Teilnehmern an der Luftfahrtveranstaltung vor Beginn der Vorführ- bzw. Abnahmeflüge in geeigneter Weise bekannt zu geben.
- 1.2 Die Vorführgebiete, in welchen sämtliche Vorführflüge grundsätzlich durchzuführen sind, bestimmen sich nach der *Anlage 3* dieser Genehmigung.
- 1.3 Innerhalb der in *Anlage 3* ausgewiesenen Vorführgebiete ist über dicht besiedelten Gebieten von militärischen Strahlflugzeugen generell eine Mindesthöhe von 1 500 Fuß (ft) über Grund einzuhalten. Über diesen Gebieten dürfen keine außergewöhnlichen Flugmanöver durchgeführt werden. Als dicht besiedelte Gebiete im Sinne dieser Auflage sind diejenigen Gebiete zu verstehen, die in der „Luftfahrtkarte Aeronautical Chart ICAO 1°:500°000“ der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH als „Bebaute Gebiete“ in gelber Farbe dargestellt sind.

Innerhalb der in *Anlage 3* ausgewiesenen Vorführgebiete ist über dem Vogelschutzgebiet am Rangsdorfer See (SPA Nuthe-Nieplitz-Niederung, Gebietsnummer 3744-421) bei den Flugvorführungen generell eine Mindesthöhe von 2 000 Fuß (ft) über Grund einzuhalten.
- 1.4 Bei Anflügen auf bzw. Abflügen im Rahmen der Flugvorführung darf eine Flughöhe unterhalb eines 3 Grad Gleitwinkels, ggf. angezeigt durch die PAPI, nicht unterschritten werden.
- 1.5 Vom Veranstaltungsleiter ist dafür zu sorgen, dass an jedem Tag, an dem Flugvorführungen oder Abnahmeflüge geplant sind, eine Einsatzbesprechung mit den teilnehmenden Luftfahrzeugführern stattfindet, bevor mit den Flugvorführungen oder Abnahmeflügen begonnen wird. Er hat sicherzustellen, dass Kopien von Abschnitt I bis VIII der Genehmigung der Luftfahrtveranstaltung einschließlich einer aktuellen Flugbetriebsanweisung bei dieser Einsatzbesprechung zur Einsicht verfügbar sind und die teilnehmenden Luftfahrzeugführer auf die Besonderheiten einer Außenlandung hingewiesen werden.

- 1.6 Luftfahrzeugführer, die an Flugvorführungen teilnehmen (Vorführpersonal), müssen über die erforderlichen gültigen Erlaubnisse und Berechtigungen verfügen und im Hinblick auf die geplanten Flugvorführungen nachweislich ausreichend in Übung gehalten sein. Legen ausländische Luftfahrzeugführer eine im Ausland ausgestellte "Vorführerlaubnis" vor, so gelten dennoch für sie die Anforderungen und Weisungen des Veranstaltungsleiters, auch wenn in der "Erlaubnis" geringere Mindestanforderungen vermerkt sind.
- 1.7 Luftfahrzeuge müssen eine für den Vorführzweck gültige Verkehrszulassung besitzen. Inhalt, Umfang und Bedingungen einer vorläufigen Verkehrszulassung (VVZ) müssen die Vorführung auf einer Luftfahrtveranstaltung und das geplante Flugprogramm zulassen. Die Genehmigungsbehörde behält sich den Erlass von weiteren Auflagen oder den Ausschluss von Luftfahrzeugen vor.
- 1.8 Die Mindesthöhe der Versicherungssumme bei der Haftpflichtversicherung des einzelnen an der Flugvorführung beteiligten Luftfahrzeuges muss mindestens der gesetzlich vorgeschriebenen Haftungshöchstsumme (§ 37 LuftVG) entsprechen. Die Versicherung ist vor Beginn gegenüber dem Veranstaltungsleiter, und auf Verlangen jederzeit gegenüber der Genehmigungsbehörde, durch Vorlage einer Ausfertigung des Versicherungsscheines nachzuweisen.
- 1.9 Vor der Abnahme von Vorführflügen muss sich der Veranstaltungsleiter vom Vorliegen der gültigen Dokumente des Luftfahrzeugführers und des Luftfahrzeuges und insbesondere der Versicherungsnachweise überzeugt und Kopien davon zu seinen Unterlagen genommen haben. Die Unterlagen sind jederzeit zur Einsicht durch die Genehmigungsbehörde bzw. die örtliche Luftaufsicht am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld bereitzuhalten.
- 1.10 Seitens des Veranstalters ist sicherzustellen, dass für den gesamten Zeitraum der Luftfahrtveranstaltung vom Beginn der Abnahmeflüge bis zum Ende der Luftfahrtveranstaltung zentrale Rufnummern zur Entgegennahme von Fluglärmbeschwerden eingerichtet und in geeigneter Weise vor und während der Luftfahrtveranstaltung veröffentlicht werden. Eingehende Beschwerden sind einer Auswertung zu unterziehen. Die Auswertung ist der Genehmigungsbehörde täglich nach dem Ende der Veranstaltung zu übergeben.
- 1.11 Vom Veranstaltungsleiter ist sicherzustellen, dass der Luftfahrzeugführer eines Vorführluftfahrzeugs, der von einem anderen Startflugplatz kommend direkt seine Vorführung beginnt, vor dem Start die Auflagen und Beschränkungen der Genehmigung nachweislich erhalten hat.
- 1.12 Für alle Vorführflüge von an der Luftfahrtveranstaltung teilnehmenden Luftfahrzeugen gelten abweichend von *Anlage 3 „Bedingungen für Flüge nach Instrumenten- und Sichtflugregeln“* der Luftverkehrsordnung die folgenden Wettermindestbedingungen:

Luftfahrzeugkategorie	Art der Darstellung	Flugsicht	Hauptwolkenuntergrenze
Strahltriebene Flugzeuge	- Vorführung taktischer Verfahren	5 km	1 500 ft
	- Sonstige Vorführungen	5 km	1 000 ft
Flugzeuge mit Propellerantrieb	- Verbandskunstflug	5 km	1 500 ft
	- (Formations-)Verbandsflug	5 km	1 000 ft
	- Einzelkunstflug mit Abflugmasse mehr als 2 000 kg	5 km	1 500 ft
	bis 2 000 kg	5 km	1 000 ft
	- sonstige Vorführungen	1,5 km	1 000 ft
Drehflügler	- (Formations-)Verbandsflug	3 km	1 000 ft
	- Einzelkunstflug	3 km	1 000 ft
	- sonstige Vorführungen	1,5 km	600 ft

Luftfahrzeugkategorie	Art der Darstellung	Flugsicht	Hauptwolkenuntergrenze
Motorsegler/ Segelflugzeuge	- Verbandskunstflug	5 km	1 500 ft
	- (Formations-)Verbandsflug	5 km	1 000 ft
	- Einzelkunstflug mit Abflugmasse	5 km	1 000 ft
	- sonstige Vorführungen	1,5 km	1 000 ft
Ballone/Luftschiffe		1,5 km	frei von Wolken
Ultraleichtflugzeuge	- (Formations-)Verbandsflug	5 km	1 000 ft
Hängegleiter Gleitsegel	- sonstige Vorführungen	1,5 km	1 000 ft

1.13 Sicherheitsmindestabstände:

Die nachfolgend aufgeführten Mindestabstände zur Zuschauerlinie (vorderster nördlicher Rand des Raumes, der für die Öffentlichkeit zugelassen ist) dürfen nicht unterschritten werden:

Luftfahrzeugkategorie	Art der Darstellung	Mindestabstand
Strahlgetriebene Flugzeuge	- Vorführung taktischer Verfahren	350 m
	- Sonstige Vorführungen	230 m
Flugzeuge mit Propellerantrieb	- Verbandskunstflug	350 m
	- (Formations-)Verbandsflug	230 m
	- Einzelkunstflug und sonstige Vorführungen mit Abflugmasse über 5 700 kg	230 m
	2 000 kg bis 5 700 kg	150 m
	unter 2 000 kg höchstzul. Startmasse	100 m
Drehflügler	- (Formations-)Verbandsflug	230 m
	- Einzelkunstflug und sonstige Vorführungen mit Abflugmasse über 5 700 kg	230 m
	2 000 kg bis 5 700 kg	150 m
	unter 2 000 kg höchstzul. Startmasse	100 m
Motorsegler/ Segelflugzeuge	- Verbandskunstflug	350 m
	- (Formations-)Verbandsflug	150 m
	- Einzelkunstflug und sonstige Vorführungen	100 m
Ultraleichtflugzeuge	- (Formations-)Verbandsflug	150 m
Hängegleiter Gleitsegel	- sonstige Vorführungen	100 m

Die Flugvorführungen sind parallel zur Sicherheitslinie durchzuführen.

Die Sicherheitslinie und die Zuschauerlinie dürfen nur von Schleppzügen und Absetzflugzeugen und höher als 700 m über Grund, überflogen werden. Der Absetzpunkt von Fallschirmspringern darf nicht über dem Publikumsbereich liegen.

1.14 Abstand der Zuschauerlinie zum Startplatz von bemannten Ballonen oder Luftschiffen:

Bei Heißluftballonen ist ein Mindestabstand zu irgendeinem Teil des Luftfahrzeuges von 20 m, bei befüllten Gasballonen ein Mindestabstand zu irgendeinem Teil des Luftfahrzeuges von 50 m einzuhalten. Die Regelung gilt für Luftschiffe sinngemäß.

1.15 Abstand der Zuschauerlinie zur Landezone von Sprungfallschirmen und Gleitsegeln:

Die Zuschauerlinie muss zur Landezone einen Abstand von mindestens 15 m haben.

1.16 Flugbetrieb mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen:

Die nachfolgend aufgeführten Mindestabstände zur Zuschauerlinie (vorderster Rand, der für die Öffentlichkeit zugelassen ist) dürfen nicht unterschritten werden:

Flugmodelle und unbemannte Luftfahrtsysteme	Masse	Mindestabstände
Fesselflug	alle	15 m zum Fangzaun
Ferngesteuert mit Verbrennungsmotoren oder Elektromotoren	- unter 5 kg	30 m
	- über 5 kg	50 m
Ferngesteuert mit Raketenantrieb oder Strahltriebwerk	alle	75 m

Erforderlichenfalls ist im Bereich der Start- und Landezone ein Fangzaun anzubringen.

Die Vorführung von ferngesteuerten Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen ist nur gestattet

- unter Sichtwetterbedingungen und bei Windstärken bis 25kt,
- wenn auf der Start- und Landebahn 07R / 25L sowie im Display kein weiterer Flugbetrieb stattfindet,
- wenn auf dem Ausstellungsgelände kein Rollverkehr zwischen den TWY M1 und M3 stattfindet.

Die Vorführung von ferngesteuerten Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen ist nur gestattet, wenn auf der Start- und Landebahn 07R / 25L kein weiterer Flugbetrieb stattfindet. Aufstiege von Flugmodellen mit mehr als 25 kg Gesamtmasse und unbemannten Luftfahrtsystemen bedürfen in jedem Fall eines Abnahmefluges durch den Veranstaltungsleiter unter besonderer Beteiligung der Genehmigungsbehörde und sind nur gestattet, wenn Störungen der Sende- und Empfangsanlagen durch äußere Einflüsse ausgeschlossen sind und ein Bergungssystem installiert ist. Der Mindestabstand zur Zuschauerlinie darf 100 m nicht unterschreiten.

1.17 Mindestflughöhen im Verlauf der Flugvorführungen:

Luftfahrzeugkategorie	Art der Darstellung	Mindestflughöhe über Grund oder Wasser
Strahlgetriebene Flugzeuge mit Ausnahme von Senkrechtstartern VTOL	- Vorführung taktischer Verfahren	150 m
	- Sonstige Vorführungen	150 m
Flugzeuge mit Propellerantrieb	- Verbandskunstflug	150 m
	- (Formations-)Verbandsflug	100 m
	- Einzelkunstflug und sonstige Vorführungen	100 m

Luftfahrzeugkategorie	Art der Darstellung	Mindestflughöhe über Grund oder Wasser
Drehflügler Anmerkung: Verbandskunstflug ist nicht zulässig	- (Formations-)Verbandsflug - Einzelkunstflug und sonstige Vorführungen mit Abflugmasse außer Schwebeflug	100 m 100 m
Motorsegler/ Segelflugzeuge	- Verbandskunstflug - (Formations-)Verbandsflug - Einzelkunstflug und sonstige Vorführungen	150 m 100 m 100 m
Ultraleichtflugzeuge Hängegleiter Gleitsegel Anmerkung: Kunstflug ist nicht zulässig	- (Formations-)Verbandsflug - sonstige Vorführungen	100 m 100 m

Für horizontale Überflüge parallel zur Sicherheitslinie im Normalflug, für SAR- und Feuerlöschdemonstrationen sowie für Lastenabwurf demonstationen durch die Bundeswehr ist im Bereich des Flughafengeländes das Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe bis zu 50 m über Grund genehmigt (vgl. II, 9). Für die Vorführung der Fähigkeitsdemonstration durch die Bundeswehr parallel zur Sicherheitslinie ist im Bereich des Flughafengeländes das Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe bis zu 75 m über Grund genehmigt. Für Drehflügler und Senkrechtstarter im Schwebeflug ist das Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe im Bereich des Flughafengeländes bis zu 15 m über Grund genehmigt.

Die von Luftfahrzeugführern von Ballonen, Luftschiffen und Sprungfallschirmen einzuhaltende Mindesthöhe über Grund und der seitliche Abstand zu Hindernissen beträgt für:

Ballone/Luftschiffe:

- im Steigflug 50 m für das Überfliegen der Zuschauerlinie und 15 m seitlicher Abstand zu Hindernissen;
- im Horizontalflug und im Anflug zu Landungen auf dem Vorführgelände 100 m für das Überfliegen der Zuschauerlinie und 15 m seitlicher Abstand zu Hindernissen.

Sprungfallschirme:

- für den Anflug zur Landezone mindestens 50 m für das Überfliegen der Zuschauerlinie.

1.18 Für das Auflassen von Fesselballonen sind die „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder zur Erteilung von Erlaubnissen zum Auflassen von Fesselballonen“ zu beachten. Das Auflassen darf nur unterhalb der Hindernisbegrenzungsflächen gemäß „Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erfolgen. Gleiches gilt für das Aufstellen und Auflassen gefesselter Heißluftballone.

1.19 Vorführungen und Abnahme Flüge von militärischen oder ehemaligen militärischen strahlgetriebenen Trainings- und Kampfflugzeugen, unabhängig von ihrer militärischen oder zivilen Zulassung (lärmintensive Flüge), sind zwischen 12:30 Uhr und 14:30 Uhr (Ortszeit) „Mittagspause“ zur Wahrung der Mittagsruhe unzulässig. Darüber hinaus sind lärmintensive Vorführungen am Sonntag, dem 29. April 2018 vor 11:00 Uhr (Ortszeit) unzulässig.

Am Sonnabend, dem 21.04.2018, sind lärmintensive Abnahme Flüge in der Zeit zwischen 09:00 Uhr (Ortszeit) und 20:00 Uhr (Ortszeit) unter Beachtung der Mittagspause nach vorheriger Ankündigung bei der Genehmigungsbehörde nur gestattet, sofern am Vortag eine vollständige Durchführung nicht möglich war,

beispielsweise aufgrund der meteorologischen Verhältnisse bzw. des vorrangig abzuwickelnden regulären Luftverkehrs am Verkehrsflughafen.

- 1.20 Mit einem Widerruf bzw. Teilwideruf der Erlaubnis zur Vorführung ist zu rechnen, sofern sich eine festgestellte, für Dritte unzumutbare Lärmbelastung nicht durch Veränderung des Flugweges oder in sonstiger Weise abstellen lässt. Bei der Beurteilung, was eine unzumutbare Lärmbelastung darstellt, orientiert sich die Genehmigungsbehörde an den Ausführungen des lärmmedizinischen Gutachtens von Univ.-Prof. Dr. physiol. habil. Manfred Spreng vom 05. November 2007 ergänzt durch eine Ausarbeitung vom 17. Februar 2010.
- 1.21 Bei Flügen von strahlgetriebenen Flugzeugen sind unter Beachtung der vorstehenden Textziffer im Bereich besiedelter Gebiete die folgenden Vorgaben einzuhalten:
- Der Maximalpegel eines einzigen Überflugeignisses darf den Wert von 111 dB(A) nicht übersteigen,
 - das Maximal-Häufigkeitskriterium von 19×94 dB(A) darf nicht überschritten werden. Dabei darf die zeitliche Dauer, währenddessen ein Schalldruckpegel von 94 dB(A) überschritten wird, je Veranstaltungstag in Summe 252 Sekunden nicht übersteigen.
 - Der Mittelwert der Maximalpegel über einen Veranstaltungstag darf den Wert von 103 dB(A) nicht übersteigen,
 - der Mittelwert der Pegelanstiegsgeschwindigkeit darf den Wert von 35 dB(A) / s nicht übersteigen,
 - die Pegelanstiegsgeschwindigkeit darf einen Wert von 60 dB(A) / s nicht übersteigen.

Für die Ermittlung der vorstehenden Kriterien ist DIN 45643-2, Ausgabe 10-1984 heranzuziehen, wobei folgende Parameter zu verwenden sind:

Messgröße:	A-bewerteter Schalldruckpegel mit Zeitbewertung „fast“ (L_{pAF})
Schwellwert:	$L_{pAF} = 70$ dB(A)
Mindestzeit:	$t_M = 1$ Sekunde
Horchzeit:	$t_H = 5$ Sekunden

Für die Ermittlung des mittleren Maximalpegels sind alle Fluglärmereignisse mit einem A-bewerteten Schalldruckpegel von mehr als $L_{pAF,max} = 80$ dB(A) heranzuziehen.

Die Anstiegssteilheit bezieht sich jeweils auf ein Pegelintervall von 10 dB. Die maximale Anstiegssteilheit entspricht der größten Anstiegssteilheit während des Fluglärmereignisses.

Die mittlere Anstiegssteilheit entspricht dem Mittelwert der maximalen Anstiegssteilheiten aller Fluglärmereignisse mit einem Maximalpegel von mehr als $L_{pAF,max} = 80$ dB(A).

Sofern für die Messungen eine Messstelle der Fluglärmessanlage des zukünftigen Verkehrsflughafens Berlin-Brandenburg verwendet wird und diese Messstelle anstelle der Zeitbewertung „fast“ die Zeitbewertung „slow“ verwendet, so sind alle Messwerte um 3 dB zu erhöhen.

- 1.22 Seitens des Veranstalters ist sicherzustellen, dass während der gesamten Dauer der Flugvorführungen und der Abnahmeflüge außerhalb der Veranstaltung die folgenden insgesamt zehn stationären Fluglärmessanrichtungen für die genehmigte, aber derzeit nicht in Betrieb befindliche Start- und Landebahn 07R / 25L an den Standorten Kiekebusch, Waltersdorf, Schulzendorf Nord, Schulzendorf Süd, Karolinenhof Süd, Blankenfelde Süd, Dahlewitz Rotberg und Jühnsdorf, sowie die für die Nordbahn eingerichtete Messstelle Selchow, außerdem eine zusätzlich vorübergehend an dem Standort Groß Kienitz platzierte Messeinrichtung und darüber hinaus mindestens eine weitere mobile Lärmessanrichtung zur Verfügung stehen. Letztgenannte ist in Absprache mit der Genehmigungsbehörde während der Vorführungen an verschiedenen Orten in der Umgebung des Flughafens zu betreiben und muss insbesondere bei Häufung konkreter Lärmbeschwerden

unmittelbar in die betroffenen Gebiete beordert werden können. Damit sollen insbesondere Messungen der maximalen Schalldruckpegel mit der A-Frequenzbewertung und Zeitbewertung „fast“, der Einwirkdauer der Geräusche am und der Pegelanstiegszeiten in dB(A)/s in denjenigen Gebieten ermöglicht werden, die im Rahmen des normalen Flugbetriebs nicht regelmäßig überflogen werden und auch nicht von der stationären Fluglärmmessanlage des künftigen Flughafens Berlin-Brandenburg abgedeckt sind.

Es ist organisatorisch und technisch sicherzustellen, dass die gemessenen Werte dem Veranstaltungsleiter und der Genehmigungsbehörde ohne Zeitverzug übermittelt werden können

2 Besonderheiten bei der Vorführung strahlgetriebener Flugzeuge

2.1 Kunstflug mit strahlgetriebenen Flugzeugen ist verboten.

2.2 Nach Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dürfen ausschließlich Flugprogramme von militärisch zugelassenen Strahlflugzeugen die folgenden Elemente aus den „genehmigungsfähigen fliegerischen Programmteilen“ bei Flugvorführungen der Bundeswehr enthalten:

Fliegerische Grundmanöver:

- Start
- Landung
- Geradeausflug
- Steigflug
- Sinkflug
- Kurvenflug
- Langsamflug
- Schnellflug
- Schwebeflug bei Senkrechtstartern

Taktische Grundmanöver mit Hochleistungsstrahlflugzeugen

- Drehung um die Längsachse im Geradeausflug
- Grundformationen
 - + Fingertip Formation
 - + Echelon Formation
- Luftbetankung

Gegenläufige und sich kreuzende Flugmanöver mit strahlgetriebenen Flugzeugen sind verboten.

Simulierte Triebwerksausfälle sind verboten.

Vorbeiflüge dürfen nur parallel zu den festgelegten Zuschauerbereichen, Richtungsänderungen dürfen dabei nur von den Zuschauern wegführend durchgeführt werden.

2.3 Vor der Vorführung eines Flugprogramms hat sich der Veranstaltungsleiter außerhalb der Veranstaltungszeiten bei einem gesonderten Abnahmeflug davon zu überzeugen, dass ausschließlich die in dem Manöverkatalog (*Anlage 4*) aufgelisteten Flugmanöver darin enthalten sind. Der Genehmigungsbehörde und dem von ihr zu Rate gezogenen Sachverständigen der Bundeswehr ist Gelegenheit zur Anwesenheit bei der Abnahme zu geben.

Abnahmeflüge dürfen nur unter folgenden Voraussetzungen durchgeführt werden:

- Die Dokumente für das Luftfahrzeug und den/die Luftfahrzeugführer sowie Versicherungsnachweise wurden im Original vorgelegt und in Kopie zu den Unterlagen des Veranstaltungsleiters genommen.
- Schriftliche und zeichnerische Darstellung eines jeden Manövers des Flugprogramms liegt vor.
- Das Flugprogramm darf ausschließlich Elemente des genehmigten Manöverkatalogs (*Anlage 4*) enthalten.

Der Veranstaltungsleiter hat sich dann bei dem Abnahmeflug davon zu überzeugen, dass die Flugvorführungen den unter 2.2 genannten Regeln bzw. den im *Manöverkatalog (Anlage 4)* aufgelisteten Flugmanövern entsprechen. Nach aktenkundiger Feststellung der Übereinstimmung kann das Flugprogramm vom Veranstaltungsleiter freigegeben werden.

Flugprogramme, die Elemente enthalten, die nicht dem genehmigten Manöverkatalog entsprechen, bedürfen einer gesonderten Genehmigung der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) nach Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

- 2.4 Der Veranstaltungsleiter hat jeden Flugzeugführer, der - auch beim Abnahmeflug - nicht genehmigte Flugmanöver durchführt, sofort von der Luftfahrtveranstaltung auszuschließen. Die Genehmigungsbehörde ist davon unverzüglich zu unterrichten.
- 2.5 Die Vorführprogramme mit Hochleistungsstrahlflugzeugen sind der Genehmigungsbehörde vom Veranstalter spätestens 7 Tage vor den jeweiligen Abnahmeflügen vorzulegen.

3 Sonstige flugbetriebliche und betriebliche Auflagen

- 3.1 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass
- die Sicherheitslinien für die teilnehmenden Luftfahrzeugführer jederzeit deutlich erkennbar sind;
 - vor Beginn der Abnahmeflüge ist der Genehmigungsbehörde durch den Veranstalter die schriftliche Bestätigung (Messprotokoll) eines öffentlich bestellten Vermessungsingenieurs vorzulegen, dass die Abstände zwischen der Zuschauerlinie (vorderster Bereich in dem sich Zuschauer aufhalten können) und den Sicherheitslinien mindestens den in der *Anlage 2, Plan Veranstaltungsgelände* genannten Entfernungen entspricht;
 - zwischen Bereichen, in denen Luftfahrzeuge betankt oder gewartet werden, und Zuschauern der Abstand mindestens 15 m beträgt. Für das Befüllen von Gasballonen, Luftschiffen und Gasflaschen mit Wasserstoff beträgt der Mindestabstand 100 m. Der Mindestabstand zwischen dem äußersten Teil eines mit eigener Kraft rollenden Luftfahrzeuges und den Zuschauern muss mindestens 10 m betragen, bei rollenden Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken und Hubschraubern ist dieser Abstand angemessen zu erhöhen. Bei Rollbewegungen von Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken darf die durch den Abgasstrahl hervorgerufene Luftströmung an keinem Ort innerhalb des Publikumsbereichs eine Geschwindigkeit von 14 m/s überschreiten.
 - Zuschauerräume und Parkplätze nicht im An- und Abflugbereich angelegt werden;
 - während Flugvorführungen mit Sprungfallschirmen in einem Umkreis von 100 m um die Landezone keine Luftfahrzeuge in Betrieb sind. Wenn andere Fallschirme als Flächenfallschirme/Gleitfallschirme zum Einsatz kommen, sind die Mindestabstände nach NFL 1-1170-17 Punkt I 4.5 e) einzuhalten.
- 3.2 Bei allen Flugvorführungen eines Luftfahrzeuges dürfen sich an Bord keine weiteren Personen als die erforderlichen Besatzungsmitglieder aufhalten.

- 3.3 (Formations-) Verbandskunstflug mit propellergetriebenen Luftfahrzeugen oder Segelflugzeugen mit vier oder mehr beteiligten Luftfahrzeugen darf nur nach einem vorherigen Abnahmeflug erfolgen.
- 3.4 Grundsätzlich sind die Flüge in jeweils gleicher Flugrichtung durchzuführen. Gegenläufig und kreuzend zu fliegende Flugfiguren sind gestattet, wenn das Einhalten eines horizontalen Mindestabstandes von 150 m und eines vertikalen Mindestabstandes von 200 ft zwischen den Luftfahrzeugen gewährleistet ist.
- 3.5 Eine Höchstgeschwindigkeit von 500 Knoten (kt) oder Mach 0,9 darf von Luftfahrzeugen nicht überschritten werden. Es gilt ein Verbot von Flügen mit Überschallgeschwindigkeit für zivile und nicht zivile Luftfahrzeuge. Kein Manöver darf zu einem Überschallknall führen.
- 3.6 Erklärungen und / oder Genehmigungen gem. VO (EU) Nr. 965/2012 Anhang VIII [Teil-SPO] zur Durchführung von gewerblichem spezialisiertem Flugbetrieb

Seit April 2017 sind die Bestimmungen des Anhang VIII (Teil-SPO) der VO (EU) Nr. 965/2012 (gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb) in Kraft.

Spezialisierter Flugbetrieb ist im Sinne von Artikel 2 Nr. 7 VO (EU) Nr. 965/2012 jeder Flugbetrieb mit Ausnahme des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs (Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen oder Fracht), bei dem das Luftfahrzeug für spezialisierte Aktivitäten eingesetzt wird. Dazu zählen Flüge z. B. zur Fotografie, Beobachtung und Überwachung, Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern, ebenso wie Wettbewerbs-, Schau- und Kunstflüge (SPO.GEN.005 / GM1 SPO.GEN.005). Die Verwendung der Luftfahrzeuge im Rahmen der Luftfahrtveranstaltung anlässlich der ILA-Berlin 2018 erfolgt auf Grundlage vertraglicher Regelungen zwischen dem Veranstalter und den Haltern bzw. Eigentümern der Luftfahrzeuge gegen Entgelt bzw. geldwerte Leistungen und entspricht damit der Definition nach Artikel 3 i) VO (EG) Nr. 216/2008, so dass von einem gewerblichen Charakter der Flüge auszugehen ist.

Ausnahmen sind nach Artikel 6 VO (EU) Nr. 965/2012 dann zulässig, wenn das Entgelt oder jede geldwerte Gegenleistung für solche Flüge auf die Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten sowie von Preisen, deren Wert einen von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen darf, beschränkt ist.

Entsprechend Artikel 5 Absatz 6 VO (EU) Nr. 965/2012 unterliegen Flüge mit zivil zugelassenen Luftfahrzeugen im Rahmen des gewerblichen spezialisierten Flugbetriebs den Bestimmungen des Anhangs III (Teil-ORO) sowie VIII (Teil-SPO) der VO (EU) Nr. 965/2012, sofern es sich nicht um Luftfahrzeuge handelt, die nach Anhang II zu Artikel 4 Absatz 5 VO (EG) Nr. 216/2008 von den Bestimmungen der Basisvorschrift sowie der Durchführungsverordnung ausgenommen sind.

Voraussetzung für den Betrieb im Rahmen der Luftfahrtveranstaltung ist damit zumindest eine Erklärung der Betreiber der Luftfahrzeuge nach ORO.DEC.100, mit der gegenüber der zuständigen Luftfahrtbehörde bescheinigt wurde, dass das Managementsystem des Betreibers, einschließlich des Betriebshandbuchs den anwendbaren Anforderungen der VO (EG) Nr. 216/2008 i. V. m. VO (EU) Nr. 965/2012 entsprechen, die eingesetzten Luftfahrzeuge lufttüchtig sind und den Anforderungen der VO (EU) Nr. 1321/2014 (Instandhaltungsverfahren) entsprechen sowie Besatzungen gemäß den Vorgaben geschult sind.

Sofern mit Flügen im Rahmen des gewerblichen spezialisierten Flugbetriebs auf Grund des besonderen Charakters ein hohes Risiko verbunden ist, sind diese nur dann zulässig, wenn die zuständige Luftfahrtbehörde eine Genehmigung für gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit hohem Risiko entsprechend ARO.OPS.150 VO (EU) Nr. 965/2012 erteilt hat. Arten von Flügen, die mit einem hohen Risiko verbunden sind legt nach AMC1 ARO.OPS.150 die Luftfahrtbehörde des Mitgliedsstaats fest.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat in dem Sinne folgende Arten von Flügen im gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb als Betrieb mit hohem Risiko eingestuft:

- Außenlasttransporte über Städten, dicht besiedeltem Gebiet oder Menschenansammlungen,
- Flüge mit Personen-Außenlasten (Human external cargo, HEC),
- Lawinensprengflüge
- jeder spezialisierte Flugbetrieb, welcher unterhalb der Mindesthöhe gem. SERA.5005 f) stattfindet.
- Jeglicher andere Flugbetrieb, für den die durch den Betreiber durchgeführte Risikobewertung gem. SPO.OP.230 ein „Hohes Risiko“ im Sinne von ORO.SPO.110 (a) ergibt.

Der Veranstalter hat insofern zusätzlich zu den Nebenbestimmungen in Teil I „Allgemeines“ die Voraussetzungen nach Anhang VIII (Teil-SPO) VO (EU) Nr. 965/2012 rechtzeitig vor Beginn der Luftfahrtveranstaltung zu prüfen.

Die Luftfahrtbehörde behält sich die Überprüfung der Voraussetzungen vor, in diesem Zusammenhang soll eine Liste der teilnehmenden Luftfahrzeuge möglichst rechtzeitig übergeben und regelmäßig ergänzt werden.

- 3.7 Bei Bannerschlepps ist die in Anlage 2, Plan Veranstaltungsgelände (Light UAS / UAV / Dropzone) ausgewiesene Stelle zur Aufnahme des Banners zu benutzen.
- 3.8 Sprungfallschirmführer haben sicherzustellen, dass sie die Landezone vom Zeitpunkt des Absprunghes bis zur Landephase jederzeit beobachten können. Der Hauptfallschirm muss in einer Mindesthöhe von 450 m über Grund voll entfaltet sein. Fallschirmsprünge sind nur zulässig, wenn folgende Windgeschwindigkeiten nicht überschritten werden:
- | | |
|---------------------------------------|------------------------|
| 3.8.1 mit Gleitfallschirmen: | 25 kt (einschl. Böen), |
| 3.8.2 mit allen anderen Fallschirmen: | 18 kt (einschl. Böen). |
- Die Aufsprungfelder sind zu kennzeichnen.
- 3.9 Flüge zur Aufstellung von Rekorden jeglicher Art sind nicht erlaubt. Das gleiche gilt für Fallschirmsprünge.
- 3.10 Starts und Landungen dürfen nur durchgeführt werden, wenn die in III 1.12 festgelegten Mindestwetterbedingungen gegeben sind. Der Veranstaltungsleiter hat die Teilnehmer an der Luftfahrtveranstaltung ferner darauf hinzuweisen, dass Vorführflüge nicht fortgeführt werden dürfen, wenn die Wetterbedingungen sich derart verschlechtern, dass die in III 1.12 festgelegten Mindestwetterbedingungen unterschritten werden.
- 3.11 Die Luftfahrzeugführer sind durch den Veranstaltungsleiter darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Start- und Landebahn 07R / 25L um eine genehmigte, jedoch noch nicht in Betrieb befindliche Bahn handelt. Die Luftfahrzeugführer haben daher, wie bei Außenstart- und Außenlandegenehmigungen, in eigener Verantwortung zu entscheiden, ob Starts bzw. Landungen unter den gegebenen Verhältnissen möglich sind. Die Luftfahrzeugführer sind durch den Veranstaltungsleiter ferner darauf hinzuweisen, dass die Hindernisfreiheit nicht der permanenten Überwachung durch den Flughafenbetreiber und die Luftfahrtbehörde unterliegen und insofern Abweichungen von den Anforderungen der Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen (Code 4F / IFR Betrieb) auftreten können. Die Luftfahrzeugführer haben daher in eigener Verantwortung einen ausreichenden Abstand zu Hindernissen einzuhalten.
- 3.12 Rollbewegungen mit eigener Kraft auf den bisher noch nicht in Betrieb befindlichen Rollbahnen A, B, M1, M2, M, M3, M4, M5, M6, M7, R, Q1 und Q2 sowie P1, P2, V1, V2 jeweils zwischen den Rollbahnen A und B, dem bisher noch nicht in Betrieb befindlichen Abschnitt der Rollbahn T sind grundsätzlich nur den an der Luftfahrtveranstaltung und / oder den am Flugprogramm der Luftfahrtveranstaltung teilnehmenden Luftfahrzeugen in dem unter I.1. definierten Umfang gestattet.

Die Luftfahrzeugführer sind durch den Veranstaltungsleiter darauf hinzuweisen, dass es sich bei den vorgenannten Rollbahnen um noch nicht in Betrieb befindliche Rollbahnen handelt. Die Luftfahrzeugführer haben daher in eigener Verantwortung zu entscheiden, ob ein Berollen ohne Gefahr möglich ist. Die Luftfahrzeugführer sind durch den Veranstaltungsleiter ferner darauf hinzuweisen, dass auf den o.g. Rollbahnen die Anforderungen an die Hindernisfreiheit entsprechend Certification Specifications for Aerodromes Design [CS-ADR-DSN Kapitel D, Tabelle D-1] bzw. nach ICAO-Annex 14, Band 1, Kapitel 3.8 (vgl. ICAO-Annex 14, Band 1, Tabelle 3-1) nicht in vollem Umfang gewährleistet sind und die Luftfahrzeugführer in eigener Verantwortung einen ausreichenden Abstand zu den Zuschauern und zu Hindernissen (z.B. abgestellte Luftfahrzeuge) einzuhalten haben. Der Veranstaltungsleiter hat sicherzustellen, dass rollende Luftfahrzeuge auf Anforderung des Luftfahrzeugführers durch Einweiser bzw. Follow-Me-Fahrzeuge begleitet werden.

- 3.13 Der Genehmigungsbehörde ist 48 Stunden vor Beginn des ersten Abnahmefluges eine Liste der am Flugprogramm teilnehmenden Luftfahrzeuge mit namentlicher Nennung der jeweiligen Luftfahrzeugführer zu übergeben. Jede Änderung bzw. Ergänzung der Liste ist der Genehmigungsbehörde rechtzeitig schriftlich anzuzeigen.
- 3.14 Die Veranstalter haben dafür Sorge zu tragen, dass während des täglichen Flugbetriebs, einschließlich der Übungs- und Abnahme- sowie eventueller An- und Abflüge auf den temporär genutzten Flugbetriebsflächen ausreichende Ausrüstung, Feuerlöschmittel und Personal entsprechend ADR.OPS.B.010 VO (EU) Nr. 139/2014 für die Luftfahrzeugbrandbekämpfung und für das Luftfahrzeugrettungswesen zur Verfügung stehen. Das eingesetzte Personal muss entsprechend ausgebildet, ausgerüstet und qualifiziert sein. Für den Betrieb mit militärischen Luftfahrzeugen sind die zutreffenden militärischen Vorschriften maßgeblich und zu beachten.
- 3.15 Die Veranstalter haben dafür Sorge zu tragen, dass während des Flugbetriebs im Bereich der temporär genutzten Flugbetriebsflächen einschließlich der Schutz- und Sicherheitsflächen Vogelvergrämung im erforderlichen Umfang durchgeführt wird. Dabei sind Verfahren anzuwenden, mit denen sichergestellt wird, dass eine Beeinträchtigung des allgemeinen Verkehrs am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld ausgeschlossen wird.
- 3.16 Die Veranstalter haben dafür Sorge zu tragen, dass sich die genehmigten, noch nicht in Betrieb befindlichen Flugbetriebs- und Sicherheitsflächen vor der Aufnahme des Flugbetriebs in einem betriebssicheren Zustand befinden und dass die zum Betrieb auf den verwendeten Flugbetriebsflächen erforderliche Hindernisfreiheit jederzeit gewährleistet ist. Der Zustand der Flächen ist von ihnen regelmäßig, d.h. mindestens vor Aufnahme des täglichen Flugbetriebs, und ggf. anlassbezogen, zu kontrollieren. Die durchgeführten Kontrollen sind zu dokumentieren. Der Veranstaltungsleiter hat die örtliche Flugverkehrskontrollstelle der Deutschen Flugsicherung GmbH täglich vor der Aufnahme des Flugbetriebs über den betriebssicheren Zustand der Start- und Landebahn 07R / 25L und der für den Flugbetrieb der Luftfahrtveranstaltung genutzten Rollbahnen zu unterrichten. Gleiches gilt für den Fall des Eintritts einer eingeschränkten Nutzbarkeit von Flugbetriebsflächen während der Veranstaltung.
- 3.17 Die Verwendung von Elementen der Befeuerung der Start- und Landebahn 07R / 25L zur Bereitstellung zusätzlicher Orientierungsmerkmale im Interesse der Gewährleistung eines sicheren Betriebs im Rahmen der Luftfahrtveranstaltung wird zugelassen. Unabhängig von der festgelegten Betriebsrichtung wird der Verwendung folgender Befeuerungselemente während der Abnahme- und Vorführflüge zugestimmt:
- Mittellinienbefeuerung,
 - Anflugbefeuerung 07R / 25L,
 - PAPI 07R / 25L.

3.18 Die Betankung von Luftfahrzeugen, die an der Veranstaltung teilnehmen, erfolgt auf festgelegten Positionen.

Tankpositionen:

- westliche Nachenteisungsfläche, Rollbahnen M1 und M2,
- Rollbahn M3 / B
- definierter Teil der Static Display Area (nördlich Rollbahn B).

Die Betankung von Luftfahrzeugen auf der Static Display Area ist ausschließlich vor bzw. nach den Besucherzeiten zulässig.

Die Betankung von Luftfahrzeugen auf der westlichen Nachenteisungsfläche (TWY M1 / M2) sowie im Bereich Flight-OPS East, TWY B sowie auf dem gekennzeichneten Bereich auf dem Static Display Area nördlich TWY B während des laufenden ILA-Flugbetriebs ist nur dann zulässig, wenn die Überwachung durch ein Sicherheitsteam erfolgen und sich Brandschutz- und Notfallkräfte in Bereitschaft befinden.

Bei der Betankung von Luftfahrzeugen sind folgende zusätzliche Auflagen zu beachten:

- Die Betankung ist auf die für die jeweilige Flugdurchführung erforderliche Kraftstoffmenge zu beschränken,
- Betankungsvorgänge dürfen nicht bei Gewitter und Regenereignissen erfolgen,
- bei den Betankungsvorgängen ist sicherzustellen, dass eine Verunreinigung des Bodens oder des Wassers ausgeschlossen wird,
- der technische Zustand der zu betankenden Luftfahrzeuge sowie der Tankfahrzeuge muss hinsichtlich des Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen einwandfrei sein,
- Jeder Tankvorgang von Luftfahrzeugen auf den definierten Tankpositionen ist zu überwachen und bei auftretenden Unregelmäßigkeiten sofort zu unterbrechen.
- Der Veranstaltungsleiter ist dafür verantwortlich, dass bei Tankvorgängen ein sachgerechter Brandschutz durch die ILA-Feuerwehr gewährleistet wird.
- Durch die ILA-Feuerwehr sind im Bereich der definierten Tankpositionen geeignete Bindemittel für wassergefährdende Stoffe in ausreichender Menge vorzuhalten. Darüber hinaus sind Verfahren zur Aufnahme und Entsorgung kontaminierter Bindemittel sowie zur Nachreinigung verunreinigter Flächen festzulegen.

3.19 Die Veranstalter haben dafür Sorge zu tragen, dass während des Flugbetriebs ein unbefugtes Betreten der temporär genutzten Flugbetriebsflächen einschließlich der Schutz- und Sicherheitsflächen ausgeschlossen ist. Die temporär für den Flugbetrieb der Luftfahrtveranstaltung genutzten Flugbetriebsflächen einschließlich der Schutz- und Sicherheitsflächen sind daher gegenüber den bestehenden Baustellenbereichen am Verkehrsflughafen abzugrenzen. Im Bereich der befestigten Flächen an den Kreuzungen der Rollbahn B mit den Rollbahnen P1, P2, V1, V2 und E sind Abgrenzungen mittels Bauzaun bzw. vergleichbarer Absperrrichtungen vorzunehmen. Die Abgrenzung muss einen Durchlass für die Fahrzeuge der Flughafenfeuerwehr der Feuerwache Ost aufweisen.

3.20 Die bisher noch nicht in Betrieb befindlichen Flugbetriebsflächen für den Rollverkehr von Luftfahrzeugen dürfen nur bei den unter Abschnitt III Punkt 1.12 genannten Mindestwetterbedingungen genutzt werden.

3.21 Die Veranstalter haben dafür Sorge zu tragen, dass an den gemäß Abschnitt II. Besondere Erlaubnisse und Genehmigungen Nr. 10 genehmigten Rundflügen nur Passagiere teilnehmen, die nach dem in Anlage 10, ILA-GAT Betriebskonzept, abgefertigt wurden und die entsprechend § 5 LuftSiG erforderliche Luftsicherheitskontrolle durchlaufen haben.

IV. Besondere Programmpunkte

1 Lastenabwurf durch die Bundeswehr:

Der Lastenabwurf durch die Bundeswehr im Rahmen des ILA-Flugprogramms auf die in der *Anlage 2, Plan Veranstaltungsgelände* ausgewiesene Fläche (PARA / DROP) wird unter der Bedingung einer vorherigen Freigabe durch die örtliche Flugverkehrskontrollstelle genehmigt. Sofern die abgeworfenen Lasten innerhalb des Schutzstreifens der Start- und Landebahn 07R / 25L (weniger als 150 m Abstand von der Mittellinie) zu liegen kommen, sind die Lasten unmittelbar nach der Lastenabwurf demonstration zu entfernen. Der Vorführflugbetrieb auf der Start- und Landebahn 07R / 25L des Flughafens Berlin-Schönefeld darf erst dann wieder aufgenommen werden, wenn alle abgeworfenen Gegenstände aus dem Schutzstreifen entfernt wurden.

2. Vorführflüge der Spanischen Nationalstaffel „Patrulla Aiguila“

Die geplanten Vorführflüge der Nationalstaffel werden unter folgenden Auflagen vorläufig genehmigt:

- Das Vorführprogramm ist der Genehmigungsbehörde vom Veranstalter spätestens 7 Tage vor dem Abnahmeflug vorzulegen.
- Die zulässige Formationsgröße beträgt maximal acht Flugzeuge.
- Bei der Vorführung sind gegenläufige oder sich kreuzende Flüge nicht zugelassen. Flüge dieser Art liegen vor, wenn das Einhalten eines horizontalen Mindestabstands von 150 m und eines vertikalen Mindestabstands von 200 ft zwischen den Flugzeugen nicht gewährleistet ist.
- Eine Überlappung der Flügelflächen während des Formationsfluges ist nicht zulässig.
- Kunstflugelemente sind nicht zulässig.

Die Sicherheitsauflagen für strahlgetriebene Flugzeuge entsprechend Abschnitt II der „Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder zur Genehmigung von öffentlichen Veranstaltungen nach § 24 Luftverkehrsgesetz“ (NfL 1-1170-17) sind einzuhalten.

Die endgültige Freigabe des Vorführprogramms steht unter dem Vorbehalt der Nachprüfung mittels eines Abnahmefluges außerhalb der Veranstaltung.

3. Flugvorführungen von Luftschiffen:

Flugvorführungen von Luftschiffen sind nur innerhalb der im Flugbetriebshandbuch des Luftschiffs festgelegten Betriebsgrenzen und Betriebsbedingungen zulässig.

4. Flugvorführungen unbemannter Luftfahrtsysteme

Für alle an der Veranstaltung teilnehmenden UAS sind vor Messebeginn Abnahmeflüge zu absolvieren, dabei müssen die Steuerer Ausfallverfahren bzw. Notverfahren, z.B. die Return to Home Funktion, vorführen. Der Veranstalter nimmt die Flüge ab.

Der Veranstalter stellt sicher, dass die Flugvorführungen mit Steuerer und Mitarbeiter der Veranstaltungsleitung durchzuführen sind. Der Mitarbeiter der Veranstaltungsleitung muss ein AZF/BZF nachweisen. Er hält während der Flugvorführung ständigen Funkkontakt zur DFS. Die DFS ist berechtigt, dass Vorführprogramm zu unterbrechen. Die UAS sind dann sofort zur Landung zu bringen.

5. Flugvorführungen unbemannter Luftfahrtsysteme mit einer Gesamtmasse von mehr als 25 kg

Flugvorführungen unbemannter Luftfahrtsysteme mit einer Gesamtmasse von mehr als 25 kg bedürfen zusätzlich in jedem Einzelfall einer gesonderten Zulassung durch die Genehmigungsbehörde. Die Flugvorführung kann zugelassen werden, wenn von der beantragten Flugvorführung keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgehen. Die Genehmigungsbehörde wird dazu im Einzelfall nach ihrem pflichtgemäßen Ermessen entscheiden, welche Unterlagen der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis enthalten muss.

Für diese Aufstiege ist alternativ zum Displayarea „Light UAS / UAV / Dropzone“ ein Teil der Südpiste 07L/ 25R zwischen den Einmündungen von TWY M1 und TWY M3 vorgesehen. Die Grenzen des Vorführbereiches dürfen

nicht überschritten werden. Die max. Aufstiegshöhe beträgt 150m über Grund. Dieser Vorfühbereich befindet sich in der Display Area Center, die ein Teil der Display Area Small ist.

V. Abwicklung des Flugbetriebs durch den Veranstalter

1. Für die Veranstaltung wird ein Flugprogrammkomitee gebildet, das dem Veranstaltungsleiter beratend zur Seite steht
2. Der Veranstalter hat für die Dauer der Veranstaltung eine Zentrale Koordinierungsstelle (ZEKO) einzurichten.
3. Das konkrete tägliche Vorführprogramm ist vom Veranstalter auf der Grundlage dieser Genehmigung spätestens am Tage zuvor im Einzelnen festzulegen und der Genehmigungsbehörde vor Beginn der Vorführungen vor Ort in schriftlicher Form zu übergeben.
4. Es dürfen nur die in der vom Veranstalter einzureichenden Teilnehmerliste aufgeführten Luftfahrzeugführer und Luftfahrzeuge teilnehmen. Ergänzungen sind der Genehmigungsbehörde mindestens 24 Stunden vor einem geplanten Vorführ- oder Abnahmeflug vorzulegen.
5. Der Veranstalter hat die Piloten auf die Belange des Umweltschutzes hinzuweisen. Unnötige Lärmbelästigungen sind zu vermeiden. Der maximal mögliche Abstand zu besiedelten Gebieten in der Umgebung des Flughafens ist einzuhalten.
6. Vor Beginn der Veranstaltung sind täglich rechtzeitig allen Beteiligten durch die Veranstaltungsleitung die gültigen Flugbetriebsregelungen bekannt zu geben. Die in der Genehmigung genannten Unterlagen sind in ausreichender Stückzahl vom Veranstalter vorzuhalten.

VI. Auflagen zur Durchführung des Flugbetriebs auf den Außenstart- und -landeflächen für Hubschrauber

1. Der Flugbetrieb ist unter Beachtung der luftrechtlichen Bestimmungen nach den unter Abschnitt III Punkt 1.12 genannten Mindestwetterbedingungen durchzuführen. Die Bestimmungen für den Flugbetrieb gemäß § 25 LuftVO in der Fassung vom 29.10.2015 an einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle bleiben unberührt. Da damit zu rechnen ist, dass Start- und Landefreigaben wegen der eingeschränkten Sichtmöglichkeiten der Mitarbeiter der Flugverkehrskontrollstelle auf dem Tower nur mit der Einschränkung „nach eigenem Ermessen“ erteilt werden, hat sich der verantwortliche Hubschrauberführer unter Berücksichtigung der Flugleistungen des eingesetzten Hubschraubers, der örtlichen Gegebenheiten auf der Start- und Landefläche und der herrschenden Witterungsverhältnisse in eigener Verantwortung davon zu überzeugen, dass die Außenlandungen und Außenstarts durchgeführt werden können. Der Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn die Gefährdung von Personen und Sachen ausgeschlossen ist.
2. Die Start- und Landeflächen sind entsprechend ICAO Anhang 14 zu kennzeichnen und mittels geeigneter Abspermaßnahmen gegen unbefugtes Betreten zu sichern. Auf den dem Publikumsbereich zugewandten Seiten ist eine gelbe Sicherheitslinie in 11 m Abstand anzubringen, die bei laufendem Triebwerk mit keinem Teil eines Hubschraubers überschritten werden darf. Wegen der beengten Platzverhältnisse sind auf den Außenstart- und -landeflächen für Hubschrauber gleichzeitige Flugbewegungen von mehr als einem Hubschrauber verboten. Nach der Landung eines Hubschraubers darf ein weiterer Hubschrauber die Start- und Landefläche erst anfliegen, nachdem der gelandete Hubschrauber auf einem der gekennzeichneten Abstellplätze zum Stillstand gekommen ist.
3. Die Hindernisfreiheit in den An- und Abflugsektoren sowie auf der Start- und Landefläche muss bei allen Starts und Landungen gegeben sein. Unterhalb der An- und Abflugbereiche dürfen sich keine Personen aufhalten. Publikumsbereiche der Luftfahrtveranstaltung dürfen unter keinen Umständen überflogen werden. Wenn die Windverhältnisse einen gefahrlosen Flugbetrieb, ohne dass der Publikumsbereich überflogen wird, nicht zulassen, ist der Flugbetrieb einzustellen. Es muss außerdem sichergestellt sein, dass jederzeit eine gefahrlose Notlandung durchgeführt werden kann.

4. Die Luftfahrzeugführer müssen mindestens im Besitz einer Erlaubnis für Berufshubschrauberführer sein. Die Namen der Luftfahrzeugführer sowie eine Kopie der Erlaubnisse ist den Luftfahrtbehörden auf Verlangen vorzulegen. Die Veranstaltungsgenehmigung ist jedem Luftfahrzeugführer gegen schriftliche Empfangsbestätigung bekannt zu geben.
5. Die Nutzung der Außenstart- und -landeflächen für Hubschrauber ist nur Ausstellern/Teilnehmern an der Luftfahrtveranstaltung gestattet. Die Nutzung durch Besucher ist verboten.
6. Die Außenstart- und -landeflächen für Hubschrauber dürfen erst nach Freigabe durch die Genehmigungsbehörde genutzt werden.

VII. Auflagen zur Sicherheit

1. Die zuständigen Ordnungsbehörden müssen mit der Durchführung der Veranstaltung einverstanden sein. Insbesondere ist in Absprache mit den Ordnungsbehörden sicherzustellen, dass sich keine Menschenansammlungen außerhalb des Flughafengeländes in der näheren Umgebung südlich des Flughafenzauns und in Höhe des Veranstaltungsgeländes während der Flugvorführungen bilden. Dazu ist ein genehmigtes Sondernutzungsrecht des zuständigen Straßenverkehrsamts bei der Genehmigungsbehörde vorzulegen. Gesonderte Auflagen und Hinweise dieser Behörden sind zu beachten. Vom Veranstalter ist der Genehmigungsbehörde rechtzeitig vor Beginn der Abnahmeflüge ein endgültig mit dem Flughafen und den Behörden abgestimmtes Sicherheitskonzept vorzulegen.
2. Das Ausstellungsgelände ist vom Veranstalter so zu sichern, dass es von Unbefugten nicht betreten werden kann und der unberechtigte Zugang zum sensiblen Teil des Sicherheitsbereichs des Flughafens Berlin-Schönefeld ausgeschlossen ist.
3. Durch den Veranstalter sind bezogen auf das Veranstaltungsgelände angemessene Sicherheitsmaßnahmen entsprechend Artikel 4 VO (EG) Nr. 300/2008 durchzuführen. Auf Grund der Art des Flugbetriebs, der beteiligten Luftfahrzeuge sowie der Verwendung dieser Luftfahrzeuge wird für das Veranstaltungsgelände entsprechend der Risikobewertung der LuBB vom 12.03.2018 die Anwendung alternativer Sicherheitsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 LuftSiG i. V. m. Artikel 4 Abs. 4 VO (EG) Nr. 300/2008 für das Veranstaltungsgelände zugelassen, wobei das Veranstaltungsgelände gemäß Anhang I Kapitel 2 VO (EG) Nr. 300/2008 als abgegrenzter Bereich definiert wird.

Die Sicherheitsmaßnahmen des Veranstalters sind als Bestandteil des ILA-Sicherheitskonzepts darzustellen und ergänzen insofern zeitweilig für die Dauer der Luftfahrtveranstaltung die Sicherheitsmaßnahmen entsprechend dem zugelassenen Luftsicherheitsprogramm für den Flughafen Berlin-Schönefeld.

Der Veranstalter hat für die Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen entsprechend der luftsicherheitsrechtlichen Vorgaben einen Verantwortlichen für die Luftsicherheit zu benennen.

4. Die Art und der Umfang der Sicherheitsmaßnahmen richten sich nach den Regelungen in der LuBB – Risikobewertung vom 12.03.2018 sowie dem jeweiligen Standard der VO (EG) Nr. 300/2008 i. V. m. DVO (EU) 2015/1998.
5. Für den Zugang / die Zufahrt vom Veranstaltungsgelände zum sensiblen Teil des Sicherheitsbereichs am Flughafen Berlin-Schönefeld gelten die Festlegungen des zugelassenen Luftsicherheitsprogramms. Ausweise des Veranstalters berechtigen nicht zum Betreten des Sicherheitsbereichs bzw. des sensiblen Teils des Sicherheitsbereichs des Flughafens. Luftfahrer und sonstiges zum Betrieb von Luftfahrzeugen erforderliches Personal betreten diese Bereiche nur über dafür festgelegte Übergangspunkte vom ILA-Flugbetriebsbereich in den sensiblen Teil des Sicherheitsbereichs des Flughafens unter Berücksichtigung der Vorgaben nach Anhang I Nr. 1.2, 1.3 und 1.4 der VO (EG) Nr. 300/2008.

6. Halter, Eigentümer bzw. Besatzungen der beteiligten zivilen Luftfahrzeuge haben Sicherheitsmaßnahmen entsprechend Anhang I Kapitel 3 der VO (EG) Nr. 300/2008 im erforderlichen Umfang in eigener Verantwortung durchzuführen.
7. Ein ausreichender Ordnungsdienst, der zügigen Zu- und Abgang zum Ausstellungsgelände, Ordnungsfunktionen innerhalb der Ausstellung und Sicherungsfunktionen an Schnittstellen zu Sicherheitsbereichen übernimmt, ist vom Veranstalter zu betreiben. Enges Zusammenwirken mit den Polizeien des Bundes sowie der Länder Berlin und Brandenburg und den Sicherungskräften des Veranstalters ist vorzusehen.
8. Der Veranstalter stellt den Aufsichts-, Sicherungs- und Schutzaufgaben sowie Notfalldienste wahrnehmenden Stellen erforderliche Räumlichkeiten zur Aufgabenwahrnehmung zur Verfügung und besorgt notwendige Kommunikationsmittel, soweit eigene Mittel der zuständigen Stellen für die besondere Aufgabenwahrnehmung nicht ausreichend sind.
9. Flugmotoren bzw. -triebwerke dürfen in dem öffentlichen Ausstellungsbereich der Flugzeuge (vgl. Anlage 1, Plan Veranstaltungsgelände) nicht betrieben werden.
10. Der Veranstalter stellt bei den Verträgen mit den Ausstellern sicher, dass eindeutige Rechtsverhältnisse geschaffen werden, insbesondere in der Frage der Verfügungsgewalt, des Hausrechts und damit zusammenhängenden Fragen der Zuständigkeit für bestimmte Entscheidungen der einzelnen Aussteller.
11. Der Veranstalter gibt Abschnitt I bis VIII der Genehmigung den Teilnehmern zur Kenntnis und lässt sich diese Kenntnisnahme schriftlich bestätigen.
12. Eine Veranstalterhaftpflichtversicherung in Höhe von mindestens 25 Mio. € pauschal für Personen- und/oder Sachschäden ist abzuschließen. Der Genehmigungsbehörde ist neben der Kopie des Versicherungsnachweises auf Verlangen zusätzlich das Original vorzulegen.
13. Besondere Vorkommnisse, insbesondere Flugunfälle oder sonstige Störungen, sind der Genehmigungsbehörde, unabhängig vom Anzeigeverfahren nach § 7 LuftVO sofort zu melden.
14. Entsprechend ADR.OPS.B.10 der VO (EU) Nr. 139/2014 i. V. m. AMC Anhang VI zur VO (EU) Nr. 139/2014 [ICAO Anhang 14 Kapitel 9] hat der Veranstalter ausreichend Feuerlösch- und Rettungsmittel bereitzustellen. In Notfällen wird der ILA-Feuerwehr gestattet, im Bereich des Postenfahrwegs abgestellte Luftfahrzeuge zu unterqueren. Der Veranstalter hat dazu ein ausreichendes Lichtraumprofil vorzuhalten.

VIII. Allgemeine Hinweise

1. Die Genehmigung kann nach § 75 Abs. 1 LuftVZO in Verbindung mit § 20 Abs. 3 Satz 1 bis 4 LuftVG widerrufen werden, insbesondere wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden.
2. Die Erteilung zusätzlicher Auflagen bleibt vorbehalten, Veranstaltungsänderungen bedürfen einer gesonderten Zustimmung der Genehmigungsbehörde.
3. Verstöße gegen diese Genehmigung oder gegen die Auflagen können als Ordnungswidrigkeiten nach § 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro geahndet werden, soweit die Handlung nicht nach anderen Bestimmungen mit Strafe bedroht ist.
4. Die Aufnahme des Flugbetriebs (einschließlich Abnahme- sowie An- bzw. Abflüge teilnehmender Luftfahrzeuge) ist abhängig von der Freigabe des zur Verwendung vorgesehenen Geländes nach Prüfung durch die Genehmigungsbehörde.
5. Diese Genehmigung ersetzt nicht die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen oder Erlaubnisse oder privatrechtlichen Zustimmungen.

IX. Auflagen zum Vollzug

1. Dem mit der Genehmigungsaufsicht und dem mit der Luftaufsicht beauftragten Personal der Genehmigungsbehörde (LuBB) und dem Personal der Fachaufsicht (MIL) und erforderlichenfalls auch dem Personal der Bundesaufsicht (BMVI) ist im Rahmen der Aufsichtstätigkeit jederzeit Zugang zu allen Bereichen des Veranstaltungsgeländes und insbesondere zu allen für die Abwicklung des Flugprogramms eingerichteten Funktionsräumen im Display-Tower zu gewähren.
2. Dem der Genehmigungsbehörde zur fachlichen Unterstützung zugeordneten fliegerischeren Sachverständigen der Bundeswehr ist im Rahmen der Genehmigung und Beaufsichtigung militärischer Flugprogrammanteile jederzeit Gelegenheit zur Teilnahme an Briefings, Debriefings und Lagebesprechungen sowie zur persönlichen Begleitung aller Prozesse im Display-Tower zur Erfüllung der ihm wie folgt zugewiesenen Aufgaben zu geben:
 - 2.1. Prüfung der eingereichten Programme militärischer Strahlflugzeuge auf Konformität zu den dafür gültigen Standards in den „Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder zur Genehmigung von öffentlichen Veranstaltungen nach § 24 Luftverkehrsgesetz (Luftfahrtveranstaltungen) – NfL 1-1170-17 - und den gültigen Standards für den militärischen Flugbetrieb, Beratung der der zivilen Luftfahrtbehörde hinsichtlich der Festsetzung von Auflagen und Bedingungen bei Erstellung der Genehmigungsgenehmigung,
 - 2.2. Unterstützung und Beratung der zivilen Luftfahrtbehörde bei der Aufsicht über die für militärische Strahlflugzeuge zwingend vorgeschriebene Abnahme von Flugprogrammen durch den Veranstalter vor Beginn der Veranstaltung,
 - 2.3. Unterstützung und Beratung der fortlaufenden Aufsicht der zivilen Luftfahrtbehörde über das tägliche Flugprogramm, soweit militärische Strahlflugzeuge teilnehmen, dabei insbesondere
 - Teilnahme an vor- und nachbereitenden Pilotenbriefings
 - Beobachtung der Vorführungen auf Einhaltung der gesetzten Standards
 - Beurteilung von Abweichungen aufgrund direkter Beobachtung und mit Hilfe des Flugwegeaufzeichnungssystems „Blauer Klaus“
 - Unterstützung der Genehmigungsbehörde bei der Kommunikation mit den für die Durchführung des Flugprogramms Verantwortlichen, insbesondere bei Vorkommnissen
 - Beratung der Genehmigungsbehörde bei allen beantragten Änderungen des Flugprogramms
 - Beratung der Genehmigungsbehörde bei der Einschätzung und Abwehr von flugbetrieblichen Gefahren
 - Beratung der Genehmigungsbehörde zu möglichen negativen flugbetrieblichen Auswirkungen bei erforderlich werdenden fluglärmbedingten Auflagen.
3. Der Veranstaltungsleiter und von ihm benannten Stellvertreter und Ansprechpartner haben im Fall von Beanstandungen oder Fragen zum Ablauf der Veranstaltung unverzüglich persönlich Auskunft zu erteilen. Betriebliche Vorkommnisse und Abweichungen von den Bestimmungen dieser Genehmigung oder den gesetzlichen Bestimmungen sind den Aufsichtspersonen unaufgefordert anzuzeigen.
4. Erkannte Mängel sind in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde unverzüglich abzustellen. Unabhängig davon sind im Rahmen der Gefahrenabwehr erlassene luftaufsichtliche Verfügungen gem. § 29 Abs. 1 Satz 2 LuftVG und Verfügungen der Luftsicherheitsbehörde gem. § 3 LuftSiG zur Abwehr von im Einzelfall bestehender für die Sicherheit des Luftverkehrs von jedem an der Luftfahrtveranstaltung Beteiligten unmittelbar zu befolgen. Auf Abschnitt VIII. „Allgemeine Hinweise“, Nr. 1 wird ausdrücklich hingewiesen.

5. Der Genehmigungsbehörde ist in unmittelbarer Nähe zum Veranstaltungsleiter ein Arbeitsraum mit funktionstüchtiger Computer- / Druckerausstattung sowie Telefon-, Fax- und Internetanschluss zur Verfügung zu stellen.
6. Der Stabsstelle Umwelt der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist für die Auswertung der Lärmmessungen in unmittelbarer Nähe zum Veranstaltungsleiter und zur Genehmigungsbehörde ein Arbeitsplatz mit Computer-/ Druckerausstattung sowie Telefon-, Fax- und Internetanschluss zur Verfügung zu stellen. Einzelheiten zur technischen Ausstattung sind seitens der Veranstalter mit der Stabsstelle Umwelt abzustimmen

X. Begründung

Die Genehmigung zur Durchführung der Luftfahrtveranstaltung anlässlich der Internationalen Luft- und Raumfahrt ausstellung ILA Berlin 2018 ist im Wesentlichen in dem beantragten Umfang nach § 24 Abs. 1 Satz 1 LuftVG zu erteilen. Die festgesetzten Auflagen dienen einem störungsfreien Vollzug der Luftfahrtveranstaltung und beruhen auf Erkenntnissen aus den Veranstaltungen der vergangenen Jahre und aus den Ergebnissen der Arbeitsgruppen im Rahmen der Vorbereitung. Tatsachen, die die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch die Luftfahrtveranstaltung gefährdet werden kann (§ 24 Abs. 2 LuftVG), sind nicht ersichtlich, wenn die verfügbaren Auflagen eingehalten werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass jede Luftfahrtveranstaltung mit der Teilnahme eines großen Publikums und Flugdarbietungen, derentwegen das Publikum die Veranstaltung gerade aufsucht, ein gegenüber dem normalen Flugbetrieb erhöhtes Risiko darstellt. Dieses erhöhte Risiko kann jedoch nicht dazu führen, dass daraus ohne weiteres auf eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu schließen ist, da ansonsten § 24 LuftVG immer ins Leere gehen müsste, weil eine Luftfahrtveranstaltung von vornherein nicht genehmigt werden dürfte.

Maßstab für die Beurteilung einer möglichen Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung kann daher nur die ordentliche Vorbereitung und sichere Durchführung der Veranstaltung mit abwägbaren Risiken durch einen zuverlässigen Veranstalter einschließlich einer umfassenden Notfallplanung sein. Die genannten Voraussetzungen sind, unter der Voraussetzung, dass die Nebenbestimmungen der erteilten Genehmigung eingehalten werden, allesamt erfüllt.

Das BMVI hat mit Datum vom 14.11.2017 (NfL 1-1170-17) die Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder zur Genehmigung von öffentlichen Veranstaltungen nach § 24 Luftverkehrsgesetz (Luftfahrtveranstaltungen) erlassen. Die Bekanntmachung stellt sich als das Ergebnis von intensiven Beratungen der Luftfahrtbehörden auf Bund/ Länderebene dar und ist daher von hohem Sachverstand gekennzeichnet. Die dort aufgestellten Grundsätze zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit sind daher unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalles bei Erteilung der Genehmigung beachtet und zu Grunde gelegt worden.

Es handelt sich bei dem im Rahmen der ILA Berlin 2018 von einem zivilen Veranstalter gestellten Antrag um eine zivile Luftfahrtveranstaltung, innerhalb derer auch militärische Flugvorführungen der Bundeswehr und ausländischer Streitkräfte in der Zuständigkeit der zivilen Luftfahrtbehörde zu genehmigen sind. Die zivile Luftfahrtbehörde bleibt auch dann insgesamt zuständig, wenn militärische Luftfahrzeuge teilnehmen. Eine Doppelzuständigkeit ziviler und militärischer Luftfahrtbehörden gibt es nicht (Dölp in Grabherr / Reidt / Wysk, Kommentar zum LuftVG, § 24 Rdnr. 12). Dementsprechend werden auch die für die Genehmigung militärischer Luftfahrtveranstaltungen zuständigen Behörden nicht direkt beteiligt. Allerdings werden sämtliche Flugdarbietungen militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge über das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auch dem Bundesministerium für Verteidigung vorgelegt. Zusätzlich wird ein fliegerischer Sachverständiger der Bundeswehr zur Unterstützung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens und vor Ort bei Begleitung der Abnahmeflüge und der Durchführung der Aufsicht über den ordnungsgemäßen Ablauf der Veranstaltung zur LuBB als ziviler Luftfahrtbehörde abgeordnet.

Die Genehmigung für zivile Luftfahrtveranstaltungen kann für Luftfahrtveranstaltungen, die über ein Land hinausgehen, von der im Einvernehmen mit den beteiligten Ländern vom BMVI beauftragten Landesluftfahrtbehörde erteilt werden (§ 73 Nr. 2 LuftVZO). Da zumindest für bestimmte Flugvorführungen die Inanspruchnahme des Luftraums über dem Land

Berlin nicht ausgeschlossen werden kann, handelt es sich bei der Luftfahrtveranstaltung um eine länderübergreifende Luftfahrtveranstaltung. Nachdem die Länder Berlin (Schreiben vom 13. Dezember 2017) und Brandenburg (Schreiben vom 20. Dezember 2017) ihr Einverständnis erklärt haben, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Land Brandenburg, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), mit Schreiben vom 10. Januar 2018 beauftragt, die Genehmigungsaufgabe für die Luftfahrtveranstaltung als zuständiges Land wahrzunehmen. Gemäß § 2 Abs. 1 der „Verordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf den Gebieten der Luftfahrt und der Luftsicherheit im Land Brandenburg“ (Luftfahrt- und Luftsicherheitszuständigkeitsverordnung – LuFaLuSiZV) vom 02. Juli 1994 zuletzt geändert am 19. Juli 2013 ist die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde seit 2013 die zuständige Genehmigungsbehörde für Luftfahrtveranstaltungen gemäß § 24 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz im Land Brandenburg. Das Genehmigungsverfahren wird von der LuBB unter Beteiligung der Länder Berlin und Brandenburg durchgeführt. Zudem besteht auch für den Teil der militärischen Vorführungen die Zuständigkeit der LuBB, da diese als untergeordneter Bestandteil der zivilen Luftfahrtveranstaltung zu betrachten sind.

Die Messe Berlin GmbH hat mit Schreiben vom 03. November 2017 die Genehmigung einer Luftfahrtveranstaltung anlässlich der „ILA Berlin 2018 - Internationale Luft- und Raumfahrt ausstellung Berlin- Brandenburg“ beantragt. Die Ausstellung findet im südwestlichen Teil der Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld sowie auf dem an das Flughafengelände angrenzenden, jedoch außerhalb des Flughafenzaunes gelegenen „Berlin ExpoCenter Airport“ statt. Die Luftfahrtveranstaltung läuft parallel zu der eigentlichen Messe ILA Berlin 2018 im südlichen Teil des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld und dient der Präsentation von Luftfahrzeugen und sonstiger Luftfahrttechnologie für ein Fachpublikum und für die Allgemeinheit. Die ILA Berlin 2018 ist die vierzehnte Veranstaltung dieser Art im Land Brandenburg am Flughafen Schönefeld und hat inzwischen führende Bedeutung als Luft- und Raumfahrt ausstellung in Europa erlangt.

Die Luftfahrtveranstaltung nutzt einen Teil der Flugbetriebsflächen der Flughafenanlage des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld, die im Rahmen des Flughafenbaus BER errichtet wurden (Start- und Landebahn 07R/25L und die Rollbahnen A, B, M1, M2, M, M3, M4, M5, M6, M7, R, Q1, Q2 sowie P1 und P2, zwischen den Rollbahnen A und B, V1 und V2 südlich von Vorfeld D bzw. C und außerdem den bisher noch nicht in Betrieb befindlichen Abschnitt der Rollbahn T, *Anlage 1, Plan Geländedefinition*). Für diesen, zur Nutzung durch alle Luftfahrzeuge genehmigten Teil der Flughafenanlage ist jedoch noch nicht die Betriebsaufnahme für den allgemeinen Verkehr nach § 44 LuftVZO gestattet worden. Da der Veranstalter eine Erlaubnis zum Rollen, Starten und Landen auf den vorgenannten Flugbetriebsflächen, die nach Prüfung und Bewertung der Genehmigungsbehörde für den beantragten Zweck vollumfänglich geeignet sind, benötigt, kam eine Erlaubnis für Außenstarts und Außenlandungen entsprechend § 25 LuftVG in Frage, obgleich der Flughafen generell für den Großteil der an der Veranstaltung teilnehmenden Luftfahrzeuge genehmigt ist (§ 25 Abs. 1 Satz 1 LuftVG) und die Nutzung nur auf den festgelegten Start- oder Landebahnen innerhalb der Betriebsstunden und außerhalb der Betriebsbeschränkungszeiten des Flughafens erfolgt (§ 25 Abs.1 Satz 3 LuftVG).

Wie bei der Erlaubnis nach § 25 LuftVG war es ferner notwendig, dass die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH als Eigentümer der Flächen dem Vorhaben des Veranstalters zustimmt, auf diesen Teil des Flughafens in eigener Verantwortung den ILA-Flugbetrieb durchzuführen. Den Fall, dass Flugbetriebsflächen zwar genehmigt, die Betriebsaufnahme nach § 44 LuftVZO noch nicht gestattet und dennoch eine temporäre Sondernutzung der Flughafenflächen durch einen Dritten erfolgen soll, hat der Gesetzgeber nicht ausdrücklich geregelt, insofern hat die Genehmigungsbehörde für das Rollen, Starten und Landen auf den oben aufgeführten Flugbetriebsflächen eine Erlaubnis analog § 25 LuftVG erteilt. Davon unabhängig sind die Erlaubnisse nach § 25 LuftVG Abs. 1 Satz 3 Nr. 1 für das Starten und Landen außerhalb der festgelegten Start- und Landebahnen, z.B. für die Hubschrauber.

Die Luftfahrtveranstaltung ist durch den Veranstalter in verschiedenen Arbeitsgruppen und Arbeitskreisen entsprechend den in der Vergangenheit bewährten Verfahren vorbereitet worden. Vom Veranstalter wurde eine Arbeitsgruppe „Flugbetrieb“ und eine Arbeitsgruppe „Sicherheit“ eingerichtet, in denen rechtliche und tatsächliche Fragen der zu erteilenden Genehmigung unter Einbeziehung des Veranstaltungsleiters und von zivilen und militärischen Sachverständigen der Bundeswehr, des Flughafens, der Flugsicherung sowie des Katastrophenschutzes und der Polizei erörtert und gelöst wurden. Die LuBB hat an den Sitzungen der Arbeitsgruppen des Veranstalters teilgenommen.

Die LuBB hat als Genehmigungsbehörde die notwendige Stellungnahme bei der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) eingeholt. Die DFS erklärt schriftlich (Schreiben vom 13.03.2018) auf Grund der engen Einbindung in die Vorbereitung der ILA Berlin Air Show 2018 und den guten Erfahrungen aus den Vorgängerveranstaltungen ihre Zustimmung zur Durchführung. Ein separates Gutachten der DFS ist somit nicht erforderlich. Mit der Sicherheitsbewertung „Drohnen auf dem Flughafengelände Schönefeld während der ILA 2018“ vom 20.02.2018 wurde eine separate gutachtliche Stellungnahme zur Neubewertung der Verfahren erstellt, die in die Flugbetriebsanweisung und die Nebenbestimmungen übernommen ist.

Mit der DFS wurde eine Sonderregelung hinsichtlich der Flugverkehrskontrolle auf den während der Luftfahrtveranstaltung genutzten, jedoch noch nicht in Betrieb befindlichen Flugbetriebsflächen herbeigeführt. Diese Vorgehensweise entspricht der der ILA Berlin Air Show 2016. Darüber hinaus wird der übliche Luftverkehr am Flughafen im Rahmen der bestehenden Betriebspflicht weiter durchgeführt. Die Einzelheiten zur Durchführung der Luftfahrtveranstaltung wurden zwischen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und dem Veranstalter vertraglich geregelt. Mit Schreiben vom 09.03.2018 hat die FBB ihre Zustimmung zur Durchführung der Luftfahrtveranstaltung und Nutzung der Flugbetriebsflächen in beantragtem Umfang und über den beantragten Zeitraum, einschließlich der An- und Abflüge auf der der genehmigten, nicht in Betrieb befindlichen Start- und Landebahn 07R / 25L und der Abnahmeflüge erteilt. Die in dem Zustimmungsschreiben dargestellten Forderungen zur Genehmigungen sind allesamt durch Auflagen in der Genehmigung bzw. durch die der Genehmigung als Bestandteil beigefügten Anlagen erfüllt.

Bezüglich des Veranstalters ist festzustellen, dass er die vergangenen Luftfahrtveranstaltungen stets mit großer Zuverlässigkeit und Sachkunde ohne Beanstandungen durchgeführt hat. Der Veranstaltungsleiter ist als erfahrener Luftfahrer mit Testpilotenberechtigung sachkundig und hat bereits mehrere ILAs der vergangenen Jahre geleitet bzw. dabei mitgewirkt. Zum Nachweis der Sachkunde wurde die aktuelle Teilnahmebescheinigung an geeigneten Seminaren bei der LuBB vorgelegt. Sein Stellvertreter war bei vergangenen ILAs und darüber hinaus bei einer Reihe weiterer Luftfahrtveranstaltungen bundesweit verantwortlich tätig. Gegen ihre Auswahl bestehen keine Bedenken.

Durch die nach dem Sicherheitskonzept des Veranstalters zwischen Flughafenfeuerwehr und Bundeswehr vorgesehene Vereinbarung stehen zusätzlich zur Flughafenfeuerwehr Notfalldienste der Bundeswehr im Fall eines zivilen oder militärischen Flugunfalls in erforderlichem Umfang für den Ersteinsatz zur Verfügung. Darüber hinaus wird unter Leitung des Ordnungsamtes des Landkreises Dahme-Spreewald ein weitgehendes und vollständiges Rettungskonzept für alle weiteren Maßnahmen und für andere Unfälle entwickelt.

Das vom Veranstalter vorzulegende Sicherheitskonzept beinhaltet weiterhin die Absicherung durch Zäune und Posten, die Einführung eines Ausweissystems und die Katastrophen- und Rettungsplanung. Die Erarbeitung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Ordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald, den zuständigen Polizeibehörden von Berlin und Brandenburg, der Bundespolizei, dem Bereich Security der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und der Flughafenfeuerwehr. Die Endfassung des abgestimmten Sicherheitskonzeptes ist der Genehmigungsbehörde vor Beginn der Abnahmeflüge vorzulegen.

Das Veranstaltungsgelände ist nicht Bestandteil der am Flughafen Berlin-Schönefeld definierten sensiblen Teile von Sicherheitsbereichen bzw. der Luftseite des Flughafens. Hausrecht übt der Veranstalter aus. Zeitweilig wirksame Sicherheitsmaßnahmen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, die im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Luftfahrtveranstaltung bezogen auf Schnittstellen zum Veranstaltungsgelände sowie zur Durchführung von standardisierten Sicherheitsmaßnahmen während der Veranstaltung festzulegen sind, werden durch die LuBB in Form einer Änderung des Luftsicherheitsprogramms für den Flughafen Berlin-Schönefeld spätestens vor Aufnahme des Flugbetriebs gesondert zugelassen.

Im Rahmen der Luftfahrtveranstaltung findet ein vom Flughafen Berlin-Schönefeld isolierter Flugbetrieb statt, der in Verantwortung des Veranstalters auf einem zur Nutzung überlassenen Teil des Flughafens Berlin-Schönefeld durchgeführt wird. Das Sicherheitskonzept des Veranstalters muss entsprechend Artikel 2 VO (EG) Nr. 300/2008 von

daher eigene Sicherheitsmaßnahmen im Sinne des Artikel 4 VO (EG) Nr. 300/2008 vorsehen, die mit dem System der zugelassenen Luftsicherheitsmaßnahmen am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld abgestimmt sein und dieses ergänzen müssen. Die Anwendung alternativer Sicherheitsmaßnahmen nach Artikel 4 Abs. 4 VO (EG) Nr. 300/2008 konnte zugelassen werden, weil der Charakter des Flugbetriebs den Kriterien des Artikel 1 der VO (EU) Nr. 1254/2009 entspricht. Voraussetzung dafür war, dass unter den gegebenen örtlichen Verhältnissen das Veranstaltungsgelände als abgegrenzter Bereich entsprechend Anhang I Kapitel 2 VO (EG) Nr. 300/2008 definiert und die durchzuführenden Sicherheitsmaßnahmen im ILA-Sicherheitskonzept dargestellt wurden. Die im Luftsicherheitsprogramm des Flughafenunternehmens zugelassenen Sicherheitsmaßnahmen und –verfahren sind maßgebend für das ILA-Sicherheitskonzept und verbindlich zu beachten.

Der Veranstalter und der zur Eigensicherung verpflichtete Flughafenbetreiber haben dafür zu sorgen, dass keine Unbefugten in den sensiblen Teil des Sicherheitsbereichs des Flughafens gelangen können. Die Absicherung erfolgt durch Abgrenzungsmaßnahmen bzw. personelle Sicherungen entsprechend der Standards nach VO (EG) Nr. 300/2008.- Die Luftsicherheitsbehörde kann zusätzliche bzw. präzisierete Sicherheitsmaßnahmen unter Berücksichtigung der aktuellen Gefährdungslage festlegen.

Das Sicherheitskonzept des Veranstalters ist der Genehmigungsbehörde vorzulegen, bevor von dieser Genehmigung Gebrauch gemacht werden darf. Vor Beginn und während der Veranstaltung werden die Sicherheitsmaßnahmen durch Begehung und Inaugenscheinnahme der Genehmigungsbehörde, der zuständigen Luftsicherheitsbehörde und der örtlichen Luftaufsicht kontrolliert werden.

Die Bestimmungen und Auflagen für Flugvorführungen mit Luftfahrzeugen wurden nach den Festlegungen der oben genannten Bekanntmachung zur Genehmigung von öffentlichen Veranstaltungen nach § 24 LuftVG (Luftfahrtveranstaltungen) unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und den Besonderheiten der Veranstaltung getroffen.

Um zu verhindern, dass bei Rollbewegungen mit Strahlflugzeugen die Zuschauer durch den Abgasstrahl der Triebwerke gefährdet werden können, sind die Rollbewegungen so durchzuführen, dass ein ausreichender Abstand gewahrt ist und durch den Abgasstrahl innerhalb des Publikumsbereichs an keinem Ort eine Luftströmung von mehr als 14 m/s hervorgerufen wird. Eine Windgeschwindigkeit von 14 m/s bzw. 50,4 Km/h entspricht einer Windstärke im Bereich zwischen 6 und 7 auf der Beaufortskala. Nachteilige Wirkungen, wie von Bäumen abbrechende Zweige oder erhebliche Behinderung beim Gehen sind erst ab einer Windstärke von 8 Beaufort zu erwarten. Wenn die durch Triebwerke hervorgerufene Luftströmung innerhalb des Publikumsbereichs einen Wert von 14 m/s nicht überschreitet, kann eine Gefährdung der Zuschauer somit sicher ausgeschlossen werden.

Besonderer Prüfung und Gewichtung bedurften die vorgelegten und angekündigten Flugprogramme mit Hochleistungsstrahlflugzeugen. Für die Genehmigung von Flugvorführungen bei zivilen Luftfahrtveranstaltungen wurden im Zusammenhang mit den Folgen des schweren Unglücks der italienischen Nationalstaffel anlässlich einer Veranstaltung der amerikanischen Streitkräfte am 28. August 1988 in Ramstein, das zu einer Einstellung jeglicher Flugvorführungen von strahlgetriebenen militärischen Flugzeugen führte, die "Richtlinien für die Genehmigung von Flugvorführungen bei zivilen Luftfahrtveranstaltungen" (BMV-Richtlinie) erarbeitet.

Die Veranstaltung in Ramstein war eine rein militärische Luftfahrtveranstaltung, für deren Genehmigung die Streitkräfte verantwortlich waren. Das Unglück entstand dadurch, dass mehrere Strahlflugzeuge in der Luft zusammengestoßen sind und brennend in den Zuschauerbereich abstürzten. Die besagte BMV-Richtlinie untersagte daraufhin jeglichen Flugbetrieb mit Strahlflugzeugen, der Kunstflug enthält. Kunstflug wird dabei entsprechend ziviler Kriterien definiert. Das Verbot des Kunstfluges mit militärischen Strahlflugzeugen wurde wegen der daraus resultierenden erheblichen Gefahren fortlaufend in der seit 15.03.1996 gültigen mehrfach fortgeschriebenen Bekanntmachung zur Genehmigung von öffentlichen Veranstaltungen nach § 24 LuftVG (Luftfahrtveranstaltungen) und in den grundlegend überarbeiteten Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder zur Genehmigung von öffentlichen Veranstaltungen nach § 24 Luftverkehrsgesetz (Luftfahrtveranstaltungen) vom 17. November 2017 (NfL 1-1170-17) aufrechterhalten.

1991 hat der Bundesminister der Verteidigung (BMVg) ein "Konzept für die Gestaltung von Tagen der Offenen Tür der Luftwaffe, des Heeres und der Marine" entwickelt. Danach ist Kunstflug ebenfalls untersagt. Nicht als Kunstflug werden jedoch solche Flugmanöver und Übungen gewertet, die die Luftfahrzeugbesatzungen befähigen, ihre Luftfahrzeuge sicher und zur Durchführung des Einzelauftrages in jeder Lage zu beherrschen und als taktische Manöver gelten.

Bereits bei der ILA '96 wurden die genehmigungsfähigen Flugmanöver unter Beteiligung des BMVI und des regelmäßig zur Genehmigungsbehörde abgeordneten Sachverständigen der Bundeswehr herausgearbeitet, so dass es diesbezüglich analog zu den 10 Luftfahrtveranstaltungen von 1998 bis 2016 bei der jetzigen Veranstaltung lediglich einer Bewertung der Flugprogramme durch den Veranstaltungsleiter vor der Vorführung in Form einer Abnahme auf Übereinstimmung mit den nach Abstimmung mit dem BMVI genehmigten Manövern unter Aufsicht der durch den abgeordneten fliegerischen militärischen Sachverständigen beratenen Genehmigungsbehörde bedarf. Die entsprechenden Flugprogramme sind der Genehmigungsbehörde vom Veranstalter spätestens sieben Tage vor der Durchführung des jeweiligen Abnahmefluges vorzulegen, so dass eine rechtzeitige Information des BMVI und des Sachverständigen über die Flugprogramme mit Hochleistungsstrahlflugzeugen erfolgen kann.

Eine strenge Beurteilung der vom Veranstalter eingereichten Flugprogramme auf Übereinstimmung mit dem vom BMVI genehmigten Manöverkatalog ist unter Sicherheitsgesichtspunkten begründet. Ein völliges Verbot der Darbietung der Fähigkeiten von Hochleistungsstrahlflugzeugen wäre dagegen insoweit unter Berücksichtigung der Verkaufsinteressen der Aussteller und der wirtschaftlichen Interessen des Veranstalters in Form eines vom zahlenden Publikum erwarteten Programms bei den verbleibenden genehmigungsfähigen Programmteilen unverhältnismäßig. Obwohl auch einige nach Bundeswehrkriterien zugelassene militärische Manöver Kunstflugcharakter im zivilen Sinne besitzen, ist bei militärischen Hochleistungsstrahlflugzeugen davon auszugehen, dass diese Manöver zum "Normalbetrieb" innerhalb der Zweckbestimmung gehören und sowohl Flugzeuge dafür konstruiert als auch Flugzeugführer gerade dafür intensiv ausgebildet sind. Aus diesem Grunde ist zwischen reinem (verbotenem) Kunstflug einerseits und so genannten fliegerischen und taktischen Grundmanövern von Hochleistungsstrahlflugzeugen andererseits zu unterscheiden.

Die beantragte Vorführung von Formationsflügen der spanischen Nationalstaffel kann nur genehmigt werden, soweit es sich um Vorbeiflüge in verschiedenen Formationen, nicht aber um verbotene Kunstflugmanöver handelt. Zudem müssen alle zugelassenen Manöver von den beteiligten Luftfahrzeugen mit gleicher Geschwindigkeit in gleicher Richtung ausgeführt werden.

Richtungsänderungen sowie Steig- und Sinkflüge können dabei als integraler Bestandteil des (Formations-) Verbandsfluges angesehen werden. Im Rahmen des Flugprogramms der vergangenen ILAs wurde bei den zurückliegenden Veranstaltungen ebenfalls (Formations-) Verbandsflug mit vier Hochleistungsstrahlflugzeugen der Bundeswehr demonstriert. Grundsätzlich lassen die internen Vorschriften der Bundeswehr im Rahmen von Paraden eine Vorführung von (Formations-) Verbandsflug mit bis zu 16 beteiligten Luftfahrzeugen zu.

Gegenläufige Flugmanöver oder sich kreuzende Flüge sind dagegen nicht genehmigungsfähig. Auslöser des schweren Unfalls im Rahmen des Flugtages in Ramstein waren gegenläufig und sich kreuzend ausgeführte Flugmanöver. Im Rahmen der Erteilung der Genehmigung für die Luftfahrtveranstaltung waren daher derartige Flugmanöver von Strahlflugzeugen grundsätzlich zu untersagen, unabhängig davon, ob es sich Einzelvorführungen oder um (Formations-) Verbandsflug handelt.

Die endgültige Freigabe des Vorführprogramms wurde unter den Vorbehalt einer Nachprüfung durch einen Abnahmeflug außerhalb der Veranstaltung gestellt.

Für gegenläufige oder sich kreuzende Flugmanöver propellergetriebener Luftfahrzeuge sind durch entsprechende Auflagen in der Genehmigung ausreichende Sicherheitsabstände festgelegt worden.

Soweit durch die Flugvorführungen Gebiete außerhalb des Veranstaltungsgeländes im südlichen Bereich betroffen sind, hat der Veranstalter gem. Auflage VII.1 im Rahmen einer Sondernutzungserlaubnis für die in diesem Bereich gelegenen öffentlichen Straßen und Wege ein abgestuftes und mit der Landespolizei abgestimmtes abgestuftes Konzept zur „Absicherung des Kernbereichs der definierten Flugvorgebiete“ (Teil A der Anlage 6: Besondere Maßnahmen ILA 2018 – Anlage 22 zum Sicherheitskonzept) zur Verhinderung des Aufenthaltes von Personen in dem Gefahrenbereich entwickelt.

Die Bereiche Sicherheit und Flugvorführungen bedingen die permanente Anwesenheit von Mitarbeitern der Genehmigungsbehörde vor Ort, um den Vollzug der erteilten Auflagen sicherzustellen. Es wird sich fortlaufend mindestens ein Mitarbeiter der Genehmigungsbehörde während der Öffnungszeiten auf dem Gelände aufhalten. Bei den vom Veranstaltungsleiter durchzuführenden Abnahmeflügen von Hochleistungsstrahlflugzeugen außerhalb der Veranstaltungszeiten und während deren Vorführung wird die Genehmigungsbehörde die Einhaltung der Auflagen beaufsichtigen. Zu ihrer fachlichen Unterstützung steht ein erfahrener aktiver Strahlflugzeugführer der Bundeswehr mit Erfahrungen in der Standardisierung und im Qualitätsmanagement als beratender Sachverständiger vor Ort zur Verfügung. Zur Überwachung der Einhaltung der vorgeschriebenen Sicherheitsabstände, Flughöhen sowie der zugelassenen Vorführ- und Lufträume stehen dem Veranstaltungsleiter und der aufsichtführenden Genehmigungsbehörde 2 radargestützte Flugwegeaufzeichnungssysteme der Bundeswehr „Zentrale Flugüberwachung“ („Blauer Klaus“) zur sofortigen Auswertung jeder Flugbewegung zur Verfügung.

Mindestens ein Mitarbeiter der LuBB überwacht die Einhaltung der vielfältigen Auflagen zur Luftsicherheit und zum allgemeinen Flugbetrieb und koordiniert die Qualitätskontrollmaßnahmen gemäß Anhang II VO (EG) Nr. 300/2008, der Aufsicht nach § 75 Abs. 2 i. V. m. § 65 LuftVZO sowie der Überprüfungen im Rahmen der Abwehr betriebsbedingter Gefahren für die Luftfahrt sowie der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit (Luftaufsicht). Für Zwecke der Aufsicht ist in unmittelbarer Nähe zum Veranstaltungsleiter ein Büro für die Genehmigungsbehörde eingerichtet und mit den erforderlichen technischen Hilfsmitteln ausgestattet. Die diensthabenden Mitarbeiter der Genehmigungsbehörde nehmen an den täglichen Lagebesprechungen teil. Die Einsatzplanung sowie die Koordinierung des Einsatzes des Luftaufsichtspersonals bzw. weiterer Mitarbeiter der LuBB erfolgt lagebezogen in Verantwortung der LuBB als zuständige Luftfahrt-/Genehmigungsbehörde. Vertreter der Genehmigungsbehörde nehmen ferner an den täglichen Briefings des Veranstalters für das Vorführpersonal teil und steht in allen flugbetrieblichen Fragen beratend zur Verfügung.

Wesentlicher Bestandteil des Veranstaltungskonzeptes sowie der wirtschaftlichen Konzeption der Luftfahrtveranstaltung sind tägliche Flugdarbietungen mit militärischen Hochleistungsstrahlflugzeugen sowie sonstigen Strahlflugzeugen. Bei der ILA in den zurückliegenden Jahren ist es zu Fluglärmbeschwerden mit Konzentration auf den nordöstlichen und östlichen Anrainerbereich des Flughafens gekommen, welche insbesondere die hohen Lärmbelastigungen während der Vorführung militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge zum Inhalt hatten.

Die Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Schönefeld (Kommission nach § 32 b LuftVG) hat bereits mit Beschluss vom 29. April 2002 die Genehmigungsbehörde aufgefordert, „sicherzustellen, dass Einzelschallpegel von höchstens 99 dB(A) am Boden nicht überschritten werden“ und dass „rechtlich eindeutige Sanktionen bereits beim einmaligen Verstoß gegen die Auflagen der Genehmigung“ festgesetzt werden. Darüber hinaus wird der Genehmigungsbehörde empfohlen, „eindeutige Aussagen zu den Auflagen zu treffen“.

Die Fluglärmkommission hatte die Genehmigungsbehörde zudem bereits vor der ILA 2002 mit Beschluss vom 31. Mai 2001 aufgefordert, keine „Schaufüge mit strahlgetriebenen militärischen Kampfflugzeugen“ zu genehmigen und den Veranstalter aufgefordert, freiwillig darauf zu verzichten. Der Veranstalter hat sich dazu mit Schreiben vom 09.10.2001 geäußert. Der Flughafenunternehmer hat eine Stellungnahme mit Datum vom 20.10.2001 abgegeben. Der Punkt wurde in den Sitzungen der Fluglärmkommission am 07. November 2001, 18. März 2002 und 29. April 2002 erörtert. Im Gegensatz zu den im Vorfeld der ILA 2004, 2006, 2008 und 2010 gefassten, gleichlautenden Beschlüssen, wurde bei erneuter Befassung der Fluglärmkommission für die ILA Berlin 2018 am 28. Februar 2018 nicht erneut ein derartiger Beschluss gefasst.

Zu alledem hat der Veranstalter bereits mit Schreiben vom 11. Mai 2008 im Vorfeld der ILA 2008 Stellung genommen und die internationale Bedeutung der ILA die Luftfahrtindustrie und die Luftverkehrswirtschaft herausgestrichen. Auch das Brandenburger Wirtschaftsministerium hat bereits vor der ILA 2008 eine Stellungnahme übersandt, in der ausgeführt wird, welche Bedeutung die Messe für den Hochtechnologiestandort Deutschland und für die Entwicklung der Hauptstadtregion im Bereich der Luft- und Raumfahrt habe. Insbesondere ein Verzicht auf Vorführungen militärischen Fluggeräts wäre nicht angemessen und würde die erfolgreiche Durchführung der ILA beeinträchtigen, der Wegfall der Formationsflüge würde sich negativ auf das wirtschaftliche Ergebnis der ILA auswirken, zumal der Veranstalter strenge Sicherheitsvorkehrungen zum Schutz der Besucher und Anwohner vor Lärm, Unfällen und Havarien getroffen hat.

Zur Durchführung der ILA 2018 wurde die Fluglärmkommission in der Sitzung vom 28. Februar 2018 vom Veranstalter umfassend über den geplanten Ablauf und die zur Lärmverminderung geplanten Maßnahmen informiert. Neben der Durchführung von Lärmmessungen in Anwohnerbereichen und der bewährten Einrichtung eines Bürgertelefons sagte der Veranstalter die umfassende Information der Anwohnerschaft im Vorfeld der Veranstaltung zu. In der Sitzung der Fluglärmkommission vom 28. Februar 2018 informierte der Veranstaltungsleiter über die sich aus der gegenüber allen Veranstaltungen bis 2014 immer noch verkürzten Veranstaltungsdauer (Wegfall des Dienstags als Fachbesuchertag) und aus dem täglich reduzierten Flugprogramm ergebenden Verminderung der Lärmbelastung und legte die sonstigen Maßnahmen des Veranstalters mit der Folge einer erwartbaren weiteren Reduzierung der Lärmbelastung dar. In einer Stellungnahme vom 19.03.2018 teilt der Fluglärmschutzbeauftragte mit, dass aus seiner Sicht die bisherigen Auflagen beizubehalten sind, wobei insbesondere am 29.04.2018 ein notwendiges Maß an Beeinträchtigungen nicht überschritten werden sollte. So wird das Programm an den Publikumstagen nur noch Darbietungen einer militärischen Staffel (Patrulla Aiguilla) enthalten, die sog. Strahltrainer mit erheblich leiseren Triebwerken ohne Nachbrenner verwendet, und außerdem insgesamt eine reduzierte Zahl lärmintensiver Einzelvorführungen vorsehen. Zudem wird der Veranstalter über die Flugbetriebsanweisung darauf hinwirken, dass auch bei An- und Abflügen die für die lärmintensive Abnahme- und Vorführflüge geltenden Ruhezeiten in der Mittagszeit eingehalten werden. Am Sonntag, den 29.04.2017 wird der Flugbetrieb begrenzt um dem Ruhebedürfnis der Anwohner entgegen zu kommen, daher wird an diesem Tag vor Veranstaltungsbeginn auf Übungs- und Abnahme Flüge verzichtet und der Betrieb lärmintensiver Hochleistungsstrahlflugzeuge ist erst ab 11.00 Uhr vorgesehen. Es mit dem 30.04.2018 nur noch ein Abflugtag vorgesehen um weitere Belastungen am 1. Mai 2018 zu vermeiden.

Speziell wegen der Lärmbeschwerden bei der ILA hat der Veranstalter im Rahmen der Arbeitsgruppe Flugbetrieb bereits für die Luftfahrtveranstaltungen in den zurückliegenden Jahren Lösungsansätze zur Reduzierung der Fluglärmbelastung während der Vorführflüge erarbeitet. Die daraus u.a. resultierende Festlegung einer Mindestflughöhe von 450 m (1 500 Fuß (ft)) für militärische Strahlflugzeuge über dicht besiedeltem Gebiet hat zu einer deutlichen Lärmreduzierung in diesen Gebieten geführt. Dieses Konzept zur Lärmreduzierung hat sich bei der ILA 2008, 2010, 2012, 2014 und 2016 mit der Folge eines festzustellenden deutlichen Rückgangs der Lärmbeschwerden bewährt und wird während der Darbietungen bei der ILA Berlin 2018 erneut Anwendung finden.

Aus diesem Grund hat die Genehmigungsbehörde erneut festgelegt, dass von militärischen Strahlflugzeugen über dicht besiedelten Gebieten generell eine Mindesthöhe von 450 m (1 500 Fuß (ft)) über Grund einzuhalten ist. Obwohl sich durch die Anpassung der Vorführgebiete die Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet am Rangsdorfer See (SPA Nuthenitz-Niederung) deutlich reduziert wurde, hat die Genehmigungsbehörde die selbstauferlegte Beschränkung einer Mindesthöhe von 2000 ft über Grund über dem Schutzgebiet in der Genehmigung beibehalten. Über diesen Gebieten dürfen keine außergewöhnlichen Flugmanöver, die zu erheblichen Lärmbelastungen führen können, durchgeführt werden. Maßgeblich sind die Darstellungen dicht besiedelter Gebiete und Vogelschutzgebiete in der Luftfahrtkarte „Aeronautical Chart ICAO 1 : 500 000“ (vgl. Beschluss des Verwaltungsgerichts Cottbus vom 7. Juni 2010 (VG 3 L 125/10)).

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Luftfahrtveranstaltung auf einem Gelände im südwestlichen Teil des Flughafens Berlin-Schönefeld stattfindet. Die Vorführgebiete sind aus diesem Grund, wie bereits zur ILA 2014 und ILA 2016, nicht mehr nördlich des Veranstaltungsgeländes angeordnet, sondern wurden in den Bereich südlich des Veranstaltungsgeländes verlagert. Zur ILA 2018 wurden die Vorführgebiete nochmals reduziert. Das Display Area Small

wurde in Auswertung der Vorveranstaltung in seiner Ost-West-Ausdehnung deutlich von 12 NM auf 6,5 NM reduziert und berührt nun nicht mehr das Vogelschutzgebiet am Rangsdorfer See (SPA Nuthe-Nieplitz-Niederung). Die Anzahl der vom Fluglärm der Luftfahrtveranstaltung betroffenen Anwohner dürfte sich im Übrigen gegenüber den Vorgängerveranstaltungen auf geringerem Niveau bewegen. Dennoch ist nicht auszuschließen, dass die Lärmbelästigung in der Umgebung des Flughafens insbesondere bei Flügen militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge sowie unter Umständen bei der Vorführung großer strahlgetriebener militärischer und ziviler Transportflugzeuge erneut deutlich über der durch den normalen Flugbetrieb am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld verursachten Belästigung liegen wird.

Dabei geht die Genehmigungsbehörde davon aus, dass insbesondere aus den Flugvorführungen militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge im Rahmen des Flugprogramms der ILA sowie den notwendigen Abnahmeflügen für diese Flugzeuge außerhalb der Öffnungszeiten der ILA erhebliche Lärmbelästigungen für die Anwohner des Flughafens Berlin-Schönefeld resultieren können, die im normalen Flugbetrieb des Flughafens dauerhaft nicht hingenommen werden könnten. Hervorzuheben ist, dass die von der militärischen Flugstaffel „Patrulla Aguila“ verwendeten Muster mit Triebwerken ohne Nachbrenner ausgestattet sind. Dies wird zu einer Verringerung der Lärmbelastung beitragen. Dabei ist festzustellen, dass durch die Veranstaltung unter Einschluss der erforderlichen Abnahmeflüge Lärmbelästigungen an einem im Interesse des Ruhe- und Erholungsbedürfnisses der Anwohner besonders schutzwürdigen Wochenende entstehen werden. Daher ist der Betrieb von lärmintensiven Hochleistungsflugzeugen am letzten Veranstaltungstag entsprechend beschränkt und auf Probe- und Abnahmeflüge am 29.04.2018 ganz zu verzichten... Das davor liegende Wochenende wird wegen der Verkürzung der Veranstaltung und der Einschränkung des Flugprogramms aller Voraussicht nach für Abnahmeflüge nicht genutzt werden; insbesondere werden lärmintensive Abnahmeflüge am Sonnabend vermieden werden und sind am Sonntag untersagt. Durch die Reduzierung der Abflugtage soll dem Ruhe- und Erholungsbedürfnis der Anwohner am 1. Mai Rechnung getragen werden.

Demgegenüber steht das Interesse der Allgemeinheit und des Veranstalters an der Durchführung der ILA als international bedeutende Luft- und Raumfahrtindustriemesse mit regionaler und überregionaler wirtschaftlicher und arbeitsmarktpolitischer Bedeutung und darüber hinaus an einer Präsentation der Luft- und Raumfahrt für eine breite und, wie durch hohe Besucherzahlen in der Vergangenheit belegt, interessierte Öffentlichkeit. Die Luftfahrtveranstaltung hat wie die ILA's der Vergangenheit den Zweck, Produkte und Dienstleistungen aus dem gesamten Bereich des Luftverkehrs, der Raumfahrt, des Luftfahrzeug- und Flugtriebwerkbaus und der Luftfahrtausrüstungsindustrie zu präsentieren. Ferner dient sie dazu, die Akzeptanz der deutschen und internationalen Luft- und Raumfahrtaktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung zu fördern. Die Deutsche Luftwaffe der Bundeswehr nutzt den Rahmen der ILA für die Darstellung ihrer Leistungsfähigkeit und der Werbung für den Dienst in der Bundeswehr und den Beruf des Soldaten.

Dabei steht die ILA insbesondere in Europa in einer starken wirtschaftlichen Konkurrenz zu vergleichbaren Veranstaltungen in Frankreich (Le Bourget) und Großbritannien (Farnborough). Jede dieser Luftfahrtmessen ist, ebenso wie alle übrigen bedeutenden Luftfahrtausstellungen weltweit (Singapur, Moskau, Dubai etc.), mit einem Vorführprogramm („Airshow“) von Luftfahrzeugen aller Gattungen, darunter in besonders hohem Maß auch militärische Hochleistungsstrahlflugzeuge, kombiniert, mit dem nicht nur das breite interessierte Publikum direkt oder mittelbar durch entsprechende Medienberichterstattung über die Leistungsfähigkeit der Luftfahrzeuge informiert und darüber hinaus auch unterhalten werden soll, sondern auch den potenziell kaufinteressierten Fachbesuchern direkte Anschauungs- und Vergleichsmöglichkeiten geboten werden. Zudem werden alle diese Veranstaltungen üblicherweise durch die nationalen Streitkräfte dazu genutzt, die verwendeten militärischen Luftfahrzeuge und ihren praktischen Einsatz zu demonstrieren und damit Fachbesuchern und dem breiten Publikum die eigene Leistungsfähigkeit zu demonstrieren.

Um die internationale Konkurrenzfähigkeit der Luftfahrtveranstaltung zu erhalten, besteht unter diesen Gesichtspunkten ein berechtigtes Interesse des Veranstalters an der Gestaltung und Durchführung eines Flugprogramms unter Einschluss der Darbietung militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge, das dem international üblichen Niveau entspricht.

Im Rahmen der Gegenüberstellung der aufgezeigten Argumente und ihrer Abwägung ist zu prüfen, ob und inwieweit eine über das übliche Maß hinaus gehende Lärmbelästigung für die Anwohner zumutbar ist. Für die Bestimmung des

zulässigen Fluglärms in der Umgebung von Flugplätzen bei Luftfahrtveranstaltungen bestehen bisher keine gesetzlichen Vorschriften; die Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes sind für die von Flughäfen ausgehenden Lärmemissionen nicht anwendbar (§ 2 Abs. 2 BImSchG). Daher ist die Situation nach Maßgabe des Einzelfalls zu qualifizieren (so Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum LuftVG, § 9 Rdn. 51 ff mit Hinweisen auf höchstrichterliche Rechtsprechung).

Dabei ist besonders der zeitlich auf insgesamt maximal 12 Tage befristete (Abnahmeflüge + Veranstaltungszeitraum + Abflüge) vergleichsweise kurze Zeitraum möglicher Belästigungen zu berücksichtigen, wobei die ILA im Zwei-Jahres-Rhythmus stattfindet. Um den Interessen der Anwohner Rechnung zu tragen und die Lärmbelästigungen zu begrenzen, wurde die Genehmigung mit Auflagen versehen. An dem Sonnabend vor der Veranstaltung dürfen lärmintensive Abnahmen nur dann stattfinden, wenn z.B. die Wetterbedingungen oder die Verkehrssituation am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld die für Donnerstag und Freitag geplanten Abnahmen nicht zulassen. Am Sonntag vor der Veranstaltung sind lärmintensive Abnahmeflüge vollständig untersagt. Im Übrigen ist durchgängig eine Mittagspause mit Verbot lärmintensiver Flüge, insbesondere der Flüge mit Hochleistungsstrahlflugzeugen angeordnet. Dagegen ist es aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich, die vorgeschriebenen Abnahmeflüge bis zum Sonnenuntergang zu gestatten, damit diese ab 8 Uhr (Ortszeit) bis zum Veranstaltungsbeginn und auch nach Schließung und vollständiger Räumung des Veranstaltungsgeländes durchgeführt werden können.

Nicht hinzunehmen wäre allerdings eine Lärmbelastung der Anwohner, die über die bloße Lärmbelästigung hinausgeht und eine Gesundheitsbeeinträchtigung (Art. 2 GG) darstellen würde.

Die Genehmigungsbehörde hatte deshalb den Veranstalter in der Vergangenheit aufgefordert, zur Beurteilung der durch die Luftfahrtveranstaltung verursachten Fluglärmbelastung ein lärmmedizinisches Gutachten vorzulegen. Der Veranstalter hat mit Schreiben vom 12. November 2007 ein solches Gutachten, erstellt von Univ.-Prof. Dr. physiol. habil. Manfred Spreng, übergeben. In seinem Gutachten kommt Prof. Dr. Spreng zu dem Ergebnis, dass bezüglich der Vermeidung von Gehörschäden durch ein einmaliges Überflugeignis pro Tag im Falle kurzzeitiger Einwirkungen (wenige Tage im Jahr) aus Sicherheitsgründen und unter Berücksichtigung einer höheren Empfindlichkeit kindlicher Ohren ein kritischer Toleranzwert des Maximalpegels von $L_{AF,max} = 111 \text{ dB(A)}$ eingehalten werden sollte. Da die ILA nur jeweils alle zwei Jahre stattfindet auf eine Dauer von 12 Tagen (einschl. Abnahmeflüge) beschränkt ist, ist für die ILA der von Prof. Dr. Spreng beschriebene Fall kurzzeitiger Einwirkungen für die ILA anwendbar.

Zur Vermeidung extraauraler Gesundheitsschäden durch Überflüge militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge muss zwar zunächst auf den für den Gesamttag an Verkehrsflughäfen angewandten präventiven Richtwert von $25 \times 90 \text{ dB(A)}$ zurückgegriffen werden. Dieser kann allerdings nach Aussage von Prof. Dr. Spreng auf Grund der für die ILA anzusetzenden Veranstaltungsdauer von täglich nur 7 Stunden und der kürzeren Überflugdauern der militärischen Hochleistungsstrahlflugzeuge auf einen für die ILA anzuwendenden präventiven Maximalpegel-Häufigkeitswert von $19 \times 94 \text{ dB(A)}$ umgerechnet und festgelegt werden.

Hinsichtlich der Vermeidung von Gehörschäden lassen sich gem. Prof. Dr. Spreng zusätzlich formelmäßig für jede überflogene Ortslage bei bekannter täglicher Zahl von Überflügen und deren Dauern jeweils tolerable mittlere Maximalpegel (L_{tol}) und nicht zu überschreitende maximale Pegelanstiegsgeschwindigkeiten (S_{max}) als ortsbezogene genaue Richtwerte berechnen.

Im Nachgang zur ILA 2008 hat Prof. Dr. Spreng eine Auswertung der während der Luftfahrtveranstaltung durchgeführten Lärmmessungen vorgenommen und einen entsprechenden Bericht mit Datum vom 17. Februar 2010 vorgelegt. Prof. Dr. Spreng kommt in diesem Bericht u.a. zu dem Ergebnis, dass eine deutliche Reduzierung der höchsten Maximalpegel im Mittel um 8,5 dB gegenüber der ILA 2006 an allen Messstellen zu beobachten war, was die sorgfältige Einhaltung der Vorgaben in der Genehmigung für die ILA 2008 verdeutlicht. Ferner ist festzuhalten, dass eine Gehörschadengefahr an den beurteilten Messstellen bzw. Ortslagen durch die Flugbewegungen militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge nicht gegeben war. Neuere Erkenntnisse über charakteristische somatische und psychische Wirkungen des Lärms von militärischen Hochleistungsstrahlflugzeugen, welche über die Angaben im lärmmedizinischen Gutachten zur ILA 2008

vom 05. November 2007 hinausgehen, liegen laut Prof. Dr. Spreng nicht vor. Die dort erarbeiteten lärmmedizinischen Kriterien bedürfen nach Aussage von Prof. Dr. Spreng keiner Änderung.

Im Nachgang zur ILA 2012 ist seitens der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow kritisiert worden, die Parameter zur messtechnischen Ermittlung der Überflugeräusche während der Flugvorführungen bzw. Abnahmeflüge seien in der Genehmigung der ILA 2012 nicht ausreichend präzise definiert worden. Das im Auftrag der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow tätige Ingenieurbüro advacoustics hat in diesem Zusammenhang vorgeschlagen, für die Messung der Überflugeräusche während der Luftfahrtveranstaltung eine Messschwelle von 84 dB(A), eine Mindestzeit von 2 Sekunden und eine Horchzeit von 0 Sekunden zu verwenden.

Gestützt auf die o.g. gutachterlichen Ausführungen von Prof. Dr. Spreng vom 12. November 2007 und 17. Februar 2010, hat die Genehmigungsbehörde für die Luftfahrtveranstaltung zur Messung der Überflugeräusche eindeutige Kriterien festgelegt. Für die Messung der Überflugeräusche ist die DIN 45643-2, Ausgabe 10-1984 heranzuziehen, wobei als Messgröße der A-bewertete Schalldruckpegel mit Zeitbewertung „fast“ (LpAF), als Messschwelle ein Pegel von 70 dB(A), als Mindestzeit (tM) eine Sekunde und als Horchzeit (tH) fünf Sekunden zu verwenden sind. Den gutachterlichen Ausführungen von Prof. Dr. Spreng folgend, ist ferner der mittlere Maximalpegel zu ermitteln, wobei alle Fluglärmereignisse mit einem A-bewerteten Schalldruckpegel von mehr als 80 dB(A) heranzuziehen sind. Dies bedingt, dass die Messschwelle unterhalb des von der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow vorgeschlagenen Wertes von 84 dB(A) festzulegen ist. Um auch sehr kurze Geräusche zu erfassen, wird für die Mindestzeit ein Wert von nur einer Sekunde angesetzt, d.h. ein kleinerer Wert, als von der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow vorgeschlagen. Um einzelne Überflugeräusche eindeutig voneinander trennen zu können, wird die Horchzeit auf fünf Sekunden festgelegt. Ergänzend wurde ein Kriterium zur Begrenzung der Dauer der Überschreitung eines Maximalpegels von 94 dB(A) aufgenommen. Die diesbezüglich festgesetzte Höchstdauer von 252 Sekunden entspricht 1 % der typischen Dauer eines Veranstaltungstages (7 Stunden).

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen orientiert sich die Genehmigungsbehörde deshalb bei der Beurteilung des Fluglärms von Flugvorführungen auch für die diesjährige Luftfahrtveranstaltung an den oben dargestellten Werten. In dem Fall, dass der Maximalpegel eines einzigen Überflugeignisses am Immissionsort einen Wert von 111 dB(A) erreicht bzw. häufiger und länger Maximalpegel über 94 dB(A) an einem Immissionsort gemessen werden und eine Überschreitung des Maximalpegel-Häufigkeitskriteriums von 19×94 dB(A) droht, der Mittelwert der Maximalpegel über einen Veranstaltungstag den Wert von 103 dB(A), der Mittelwert der Pegelanstiegsgeschwindigkeit den Wert von 35 dB(A) / s, die Pegelanstiegsgeschwindigkeit einen Wert von 60 dB(A) / s zu übersteigen droht, kommen verschiedene Maßnahmen von der Änderung des Flugweges über den Ausschluss von Teilen des Vorführprogramms hin bis zu einem völligen Verbot des Vorführflugs in Betracht. Die Einhaltung der oben genannten Lärmwerte ist hinreichend geeignet, Beeinträchtigungen der Gesundheit zu schützen und lärmbedingte Gesundheitsschäden zu vermeiden (vgl. Beschluss des Verwaltungsgerichts Cottbus vom 7. Juni 2010 (VG 3 L 125/10)). Die Genehmigung zur Vorführung von Strahlflugzeugen wurde daher mit dem Vorbehalt versehen, dass mit einem (auch teilweisen) Widerruf der Vorführgenehmigung zu rechnen ist, sofern sich eine festgestellte, für Dritte unzumutbare Lärmbelastung nicht durch Veränderung des Flugweges oder in sonstiger Weise abstellen lässt. Dagegen ließe sich die insbesondere bei den vergangenen Veranstaltungen vielfach vorgetragene Forderung, wonach die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch militärisches Fluggerät weitestgehend unterbunden wird, aus technischen und flugbetrieblichen Gründen nur mittels vollständiger Untersagung der Vorführung von militärischen Strahlflugzeugen vollziehen. Dies wäre jedoch aufgrund der geschilderten wirtschaftlichen Bedeutung dieser Flugvorführungen für den Veranstalter eine unverhältnismäßige Maßnahme, zumal sich auf die vorstehend geschilderte Verfahrensweise ein ausreichender Schutz der Anwohner realisieren lässt.

Zum Vollzug der erteilten Auflagen und Widerrufsvorbehalte zum Lärmschutz ist seitens der Genehmigungsbehörde in Fortsetzung der Verfahrensweise von 2014 und 2016 während der Luftfahrtveranstaltung eine fortwährende Auswertung der Daten aus der fest installierten und bereits betriebenen Fluglärmmessstellen des neuen noch nicht in Betrieb befindlichen Flughafens Berlin-Brandenburg beabsichtigt. Die Formulierung der Auflage 1.22 trägt die Genehmigungsbehörde der von ihr erteilten 3. Änderung und Ergänzung der der Veranstaltungsgenehmigung vom 19.05.2014 Rechnung, indem die in der ursprünglichen Veranstaltungsgenehmigung vom 28.04.2014 aufgelistete am

westlichen Ende und unmittelbar vor Kopf der Südbahn eingerichtete stationäre Messstelle Kienitzberg bei der Überwachung der Einhaltung der vorgegebenen Pegel in Nr. 1.22 im Weiteren nicht zu berücksichtigen ist. Die Messstelle liegt unmittelbar im westlichen An- und Abflugbereich der künftigen Südpiste und muss daher zwangsläufig bei allen Starts und Landungen sowie bei Vorführflügen direkt überflogen werden. Die Messstelle wurde erst nach Durchführung der ILA 2012 eingerichtet und bei der Erteilung der Genehmigung für die ILA 2014 zusammen mit weiteren neuen Messstellen zunächst ohne weitere Nachprüfung mit einbezogen. Vor und während der ILA 2012 und während der bisherigen Abnahmeflüge im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung der ILA 2014 und der ILA 2016 hat es keinerlei Lärmbeschwerden oder Beanstandungen aus dem Bereich Kienitzberg gegeben. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Begründung des Bescheids vom 19.05.2014 Bezug genommen

Mit der verpflichtenden Aufnahme der für Zwecke der Abnahmeflüge bereits eingerichteten temporären Messstelle in Groß Kienitz entspricht die Genehmigungsbehörde dem aus den bisher festgestellten Messergebnissen abzuleitenden Bedarf nach permanenter Einbeziehung der dortigen Anwohner in die Einhaltung der in Auflage Nr. III.1.21 genannten Pegel. Entsprechendes gilt für den Bereich der für die Überwachung des Flugbetriebs auf der Nordbahn eingerichteten Messstation Selchow. Der Flughafenbetreiber hat auf Nachfrage keine Einwände gegen die Umstellung der Messstation Selchow auf die Messmethode „Fast“ während der für die Vorbereitung und Durchführung der ILA relevanten Tage.

Der Flughafenbetreiber hat im Gegensatz zu den vergangenen Veranstaltungen drei neue fest installierte Messstellen im Bereich der Südbahn und wird diese für die ILA 2018 in Betrieb halten. Dabei wird die Messstelle in Rotberg die bei den vorangegangenen Veranstaltungen jeweils dort betriebene mobile Messstelle des Flughafenbetreibers ersetzen. Die neue feste Messstelle in Schulzendorf-Süd befindet sich an einer Stelle, an der während der früheren Veranstaltungen schwerpunktmäßig durch die vom Veranstalter beauftragte mobile Messeinrichtung gemessen wurde. Eine weitere feste Messstelle befindet sich während der ILA 2018 in Jühnsdorf, sodass im Westen des Vorführgebiets die Kontrolldichte der Fluglärmüberwachung während der Veranstaltung erhöht wurde.

Auch wird die Genehmigungsbehörde während der diesjährigen Luftfahrtveranstaltung jeden Tag im Anschluss an die morgendliche „ILA-Lage“ in Zusammenarbeit mit dem Veranstalter und der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH eine aktuelle Bewertung der Fluglärmsituation vornehmen und über ggf. zusätzlich zu treffende Lärmschutzmaßnahmen entscheiden. Darüber hinaus wurde die Auflage erteilt, dass während der gesamten Dauer der Flugvorführungen (einschl. der Abnahmeflüge) seitens der Veranstalter mindestens eine weitere mobile Lärmmeßeinrichtung zusätzlich zu den 10 stationären und dem neuralgischen Punkt Groß Kienitz während der ILA stationierten mobilen Messeinrichtung des Flughafens zur Verfügung gestellt werden muss. Diese ist in Absprache mit der Genehmigungsbehörde an verschiedenen lärmbelasteten Punkten im Vorführgebiet zu stationieren und muss insbesondere bei Häufung konkreter Lärmbeschwerden unmittelbar in die betroffenen Gebiete beordert werden können. Damit sollen einerseits Lärmmessungen in denjenigen Gebieten ermöglicht werden, die im Rahmen des regulären Flugbetriebs am Verkehrsflughafen nicht regelmäßig überflogen werden und daher von den stationären Fluglärmmeßeinrichtungen nicht abgedeckt sind, andererseits weitere akustische Parameter erfasst werden können. Entsprechend der insoweit bewährten Praxis bei der ILA 2016 konnte gegenüber der Praxis in der Vergangenheit vor 2016 die Zahl der mindestens vorzuhaltenden Messstationen von zwei auf eine reduziert werden, da zum einen der zu betrachtende Bereich durch den Betrieb der vollständig eingerichteten Fluglärmmeßeinrichtung des Flughafens und der zusätzlich an einem neuralgischen Punkt stationierten mobilen Messeinrichtung des Flughafens sehr gut abgedeckt ist und zum anderen die bei der ILA 2014 und der ILA 2016 vorgehaltenen zusätzlichen mobilen Messstationen des Veranstalters schon aufgrund der äußerst geringen Zahl an Lärmbeschwerden nicht für individuelle Messungen eingesetzt werden mussten.

Um die rechtzeitige Auswertung der Lärmmessungen zu unterstützen, ist der Veranstalter beauftragt worden, der Stabsstelle Umwelt der Flughafengesellschaft einen Arbeitsraum mit entsprechender technischer Ausstattung in der Nähe der Genehmigungsbehörde einzurichten.

Durch die Einschränkung von erwartungsgemäß lärmintensiven Flügen auf bestimmte Zeiten und eine ständige Überwachung der lärmbegrenzenden Maßnahmen im Wege der ständigen Aufsicht vor Ort sowie eine entsprechend den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit abgestufte Reaktion bei solchen Werten, deren übermäßige Häufung zu einer

möglichen Gesundheitsgefährdung führen kann bzw. ein völliges Verbot bei solchen Einzelwerten, die nach wissenschaftlichen Erkenntnissen mit einiger Wahrscheinlichkeit zu Gesundheitsschädigungen führen können, wird möglichen Gesundheitsschäden auf effektive Weise vorgebeugt. Insoweit ist der Vorbehalt eines Teilwiderrufs der Veranstaltungsgenehmigung unter den genannten Voraussetzungen das geeignete Mittel um Gesundheitsschäden auszuschließen.

Ferner hat sich die Genehmigungsbehörde mit der Frage auseinandergesetzt, ob durch die Luftfahrtveranstaltung eine Beeinträchtigung von Vögeln in besonderen Gebieten in der Umgebung des Flughafens zu erwarten wäre. Das Land Brandenburg ist grundsätzlich Durchzugs- und Rastgebiet für Zugvögel und hat Vogelschutzgebiete ausgewiesen. Durch die zeitliche Verlagerung der Luftfahrtveranstaltung in das Frühjahr sind zusätzlich noch die Brutzeiten der in den entsprechenden Bereichen beheimateten Vogelarten zu berücksichtigen. Bei der ILA handelt es sich um ein Projekt im Sinne des § 34 Abs. 1 Satz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). Hiernach bedarf die Luftfahrtveranstaltung vor ihrer Zulassung einer Überprüfung ihrer Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete. Zu diesen Punkten ist zunächst in einer Vorprüfung in Form einer überschlägigen Einschätzung vorzunehmen, ob die Veranstaltung überhaupt geeignet ist, ein Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen. Wenn diese Vorprüfung ergibt, dass die Veranstaltung offensichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen auslösen kann, ist keine weitere Verträglichkeitsprüfung erforderlich. Ob ein Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen führen kann ist vorrangig eine naturschutzfachliche Fragestellung, bei der die Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen sind. Der Veranstalter der Luftfahrtveranstaltung hat aufgrund seiner Mitwirkungspflicht nach § 34 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG hierzu bereits für die ILA 2014 ein umfangreiches Sachverständigengutachten „Umwelttechnisches Gutachten für eine behördliche FFH-Vorprüfung“ vorgelegt, auf das sich auch für die Luftfahrtveranstaltung 2018 auf Grund der annähernd gleichen jahreszeitlichen Durchführung bezogen wird. Lediglich für einen Teilaspekt konnte eine möglicherweise relevante Auswirkung der Vorverlegung der Veranstaltung in den April ermittelt werden. Der Veranstalter hat deshalb eine ergänzende naturschutzfachliche Stellungnahme mit Datum vom 26.03. 2018 eingereicht. Das insoweit ergänzte Gutachten enthält eine umfangreiche Vorhabenbeschreibung in Bezug auf die veranstaltungsbezogenen Flugbewegungen. Es macht detaillierte Angaben über die möglichen Wirkfaktoren und den wirkungsraum des Projekts, wobei es sich auf umfangreiche wissenschaftliche Literatur und aktuelle Veröffentlichungen offizieller Stellen zum Thema Flugverkehr und Naturschutz beruft. Daneben beinhaltet das Gutachten eine ausführliche Beschreibung der vom Vorhaben betroffenen Schutzgebiete und deren Erhaltungsziele samt der maßgeblichen Lebensraumtypen und Arten. Berücksichtigt werden darüber hinaus auch die sog. charakteristischen Arten. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Schutzziele von Natura 2000-Gebieten von vornherein nicht gegeben ist. Das Gutachten folgt in seiner Methodik und Prüfungstiefe dem Vorgehen einer endgültigen FFH-Verträglichkeitsprüfung. Es bestehen für die Genehmigungsbehörde keine Gründe an der Neutralität und der naturschutzfachlichen Sachkunde des Gutachters zu zweifeln. Alle Darstellungen und Feststellungen des Gutachtens sind nachvollziehbar dargelegt und begründet. Das Gutachten bezieht sich auf eine Vielzahl von einschlägiger nationaler und internationaler Fachliteratur. Die LuBB stimmt deshalb den Feststellungen und Ergebnissen des Gutachtens zu.

Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenhang mit der ILA 2014 im Einvernehmen mit dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV) festgestellt, dass die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist. Die Feststellung, dass durch die Luftfahrtveranstaltung erhebliche Beeinträchtigungen auf Natura 2000-Gebiete ausgeschlossen werden können, beruht dabei im Wesentlichen auf folgenden Erwägungen:

Die prüfungsrelevante Gebietskulisse wird im Wesentlichen durch den vorhabenspezifischen Wirkungsbereich bestimmt. Die möglichen Beeinträchtigungen durch die Luftfahrtveranstaltung beschränken sich auch 2018 auf graduelle akustische und visuelle Störungen aufgrund des anlässlich der Veranstaltung erfolgenden Flugverkehrs. Demnach kommen räumlich nur diejenigen Natura 2000-Gebiete für eine Überprüfung in Betracht, die innerhalb der o.g. Displayareas der ILA liegen, da sich der maßgebliche Flugverkehr auf diese Vorführgebiete beschränkt. Daraus ergibt sich eine Betrachtungspflicht für folgende Natura 2000 Gebiete:

- EU-Vogelschutzgebiet (= Special Protection Area, SPA) DE 3744-421 „Nuthe-Nieplitz-Niederung“ (darin teilweise gelegen der Rangsdorfer See)

- FFH-Gebiet DE 3646-302 „Glasowbachniederung“
- FFH-Gebiet DE 3646-303 „Brunnluch“

Mögliche Beeinträchtigungen für diese Gebiete können sich nur durch den veranstaltungsbedingten Flugverkehr ergeben. Dieser setzt sich aus verschiedenen Flügen mit unterschiedlichem Fluggerät zusammen, darunter Kleinflugzeuge, Hubschrauber, Verkehrsflugzeuge und militärische Hochleistungsstrahlflugzeuge. Denkbare Störwirkungen dieser Flüge resultieren einzig aus optischen und akustischen Reizen, die von dem verwendeten Fluggerät ausgehen. Anfällig für diese Wirkungen im betrachteten Gebiet ist fast ausschließlich die Avifauna. Nach aktuellen Betrachtungen der Wissenschaft, die sich unter anderem in der Empfehlung des BfN zum Schutz der luftfahrtrelevanten Vogelgebiete widerspiegeln, steht der optische Reiz durch Überflug als stressauslösender Faktor im Vordergrund. Der akustische Reiz durch Fluglärm hat vor allem durch die mögliche Überlagerung von Kommunikationslauten der Tiere eine Beeinträchtigungswirkung. Diese Wirkungen können nach den Ergebnissen einschlägiger Untersuchungen bei einer Einhaltung der Überflughöhe von mindestens 600 Metern sicher ausgeschlossen werden.

Die Veranstaltung berührt durch die Vorführgebiete unter anderem das besonders sensible Vogelschutzgebiet „Nuthe-Nieplitz-Niederung“ (Teil „Rangsdorfer See“) nur noch am Rande durch Überflüge. Nur bei Nutzung des Display Area Medium wird nur das Teilgebiet Rangsdorfer See überflogen. Über diesem Gebiet sind keine ungewöhnlichen Flugmanöver geplant/vorgesehen. Die im Rahmen der Veranstaltung dort stattfindenden Überflüge sind vielmehr mit dem regulären Flugbetrieb des allgemeinen Luftverkehrs vergleichbar. Das Gebiet hat eine große Bedeutung als Brut-Durchzugs- und Rastgebiet für eine Vielzahl von Vogelarten. Insgesamt sind 39 Zielvogelarten nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie sowie 38 Arten nach Artikel 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie gelistet. Der vorläufige Standort-Datenbogen enthält darüber hinaus noch 21 weitere Vogelarten. Um Beeinträchtigungen von vorn herein auszuschließen, hat die Genehmigungsbehörde verfügt, dass über dem Vogelschutzgebiet am Rangsdorfer See (SPA Nuthe-Nieplitz-Niederung, östlicher Teil, Gebietsnummer 3744-421) bei den Flugvorführungen generell eine Mindesthöhe von 2 000 Fuß (ft) über Grund einzuhalten ist, sodass alle Flugbewegungen während der Luftfahrtveranstaltung über diesem Gebiet in einer Höhe größer als 600 Meter stattfinden werden. Dieses Regime galt bereits für die vergangene ILA. Bereits im Jahre 2012 hat die Genehmigungsbehörde festgestellt, dass für das betreffende Gebiet erhebliche Störungen ausgeschlossen werden können. Dies wurde auch durch eine Entscheidung des Verwaltungsgerichts Cottbus (VG 3 L 283/12) bestätigt. Dass tatsächlich durch die ILA 2012 bis 2016 überhaupt Störungen auf das Gebiet aufgetreten sind, ist zudem nicht bekannt.

Anders als in 2012 findet die Luftfahrtveranstaltung 2018 nicht zu den Zugzeiten der Vögel statt, sondern betrifft eher die Brutzeiten einzelner Vogelarten. Dennoch können auch für diese Zeit durch die Einhaltung der Mindestflughöhe erhebliche Beeinträchtigungen auf die relevanten Arten im Schutzgebiet ausgeschlossen werden, da bei der Ermittlung der Mindestüberflughöhen auch das Brutverhalten berücksichtigt wurde. Bereits der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004 hat sich umfassend mit der Auswirkung des Ausbauvorhabens und des damit verbundenen Flugbetriebs auf die Schutzgebiete der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie der EU auseinandergesetzt und kommt zu dem Ergebnis, dass eine Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung gegeben ist. Die Planfeststellungsbehörde ist wie im Planfeststellungsbeschluss dargestellt der Auffassung, dass die primär zu bewertenden Auswirkungen auf die Avifauna durch die Überflüge hervorgerufen werden. Nach Aussagen in der Fachliteratur (Kempf/Hüppop, 1998: Wie wirken Flugzeuge auf Vögel, Angewandte Landschaftsökologie, Heft 44, S. 9-24; Kommenda-Zehnder/Bruder, 2002: Einfluss des Luftverkehrs auf die Avifauna, Schriftenreihe Umwelt Nr. 344; Kommenda-Zehnder/Cevallos/Bruder, 2003: Effects of disturbance by aircraft overflight on waterbird – an experimental approach. International Bird Strike Committee 2003, S. 157-168) ist ab einer Überflughöhe von 600 m davon auszugehen, dass in der Regel keine negativen Reaktionen auf Vogelpopulationen zu erwarten sind.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes „Nuthe-Nieplitz-Niederung“ durch die Luftfahrtveranstaltung ist folglich ausgeschlossen.

Das FFH-Gebiet „Glasowbachniederung“ wird im Rahmen der Luftfahrtveranstaltung teilweise überflogen. Auch über diesem Gebiet sind keine ungewöhnlichen Flugmanöver geplant/vorgesehen. Die im Rahmen der Veranstaltung dort stattfindenden Überflüge sind vielmehr mit dem regulären Flugbetrieb des allgemeinen Luftverkehrs vergleichbar. Das Gebiet hat besondere Bedeutung als Schutzgebiet für die Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II der FFH-Richtlinie. Einzige Anhang II Art in diesem Gebiet ist der Fischotter. Dieser wird durch Flugbetrieb nicht erheblich gestört, was schon im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg festgestellt wurde. Für die ILA kommt hinzu, dass der Fischotter als nachtaktives Tier grundsätzlich von dem Flugbetrieb, der ausschließlich zur Tageszeit stattfindet, verschont bleibt. Zu berücksichtigende Vogelarten tauchen in diesem Gebiet lediglich als sogenannte charakteristische Arten auf, die für den relevanten Lebensraumtyp von besonderer Bedeutung sind. Dabei können auch für diese Arten erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Sie sind nicht stark störungsempfindlich und weit verbreitet. Der projektbedingte Verkehr durch Flugzeugüberflüge findet vereinzelt in einer Mindesthöhe von 450 Metern statt und führt zu keinen besonderen Störwirkungen. Lediglich gelegentliche Störwirkungen durch Hubschrauber, die das Gebiet in einer Mindesthöhe von 150 Metern überfliegen, können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf den bei charakteristischen Arten zu betrachtenden langfristig günstigen Erhaltungszustand der betreffenden Lebensraumtypen sind jedoch ausgeschlossen, da es sich um wenige Flüge innerhalb eines kurzen Zeitraumes handelt und substantielle Störungen durch mögliche Ausweichflüge der Vögel vermieden werden können.

Das FFH-Gebiet „Brunnluch“ liegt ebenfalls im engeren Vorführgebiet, etwa 2 km südlich des ILA Cernel und wird deshalb während der Veranstaltung regelmäßig überflogen. Es hat besondere Bedeutung als Schutzgebiet für die Lebensraumtypen des Anhang I der FFH-Richtlinie. Vom Schutzzweck des Gebietes werden ausschließlich Lebensraumtypen erfasst, die weder selber durch Flugverkehr beeinträchtigt werden können (besondere Vegetation), noch als Lebensraum besonderer Bedeutung für Tierarten (v.a. Vogelarten) dienen. Eine Beeinträchtigung einer charakteristischen Tierart (Moorfrosch) ist ausgeschlossen, da Maskierungseffekte während der Laichzeit zum Zeitpunkt der ILA nicht mehr auftreten, da die Laichzeit Ende April nach wissenschaftlichen Erkenntnissen abgeschlossen, bzw. überwiegend abgeschlossen ist. Für den unwahrscheinlichen Fall des Überschneidens der ILA mit letzten Ausläufern der Laichzeit wird es weiterhin nicht zu einer negativen Beeinflussung des Erhaltungszustands der Art kommen können, da die Laich am Abend in der Dämmerung und Nachtzeit und damit außerhalb der Hauptvorführzeiten der ILA stattfindet und neben den maskierungsanfälligen Balzlauten auch optische Paarungsreize genutzt werden. Demnach kann eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Brunnluch“ von vornherein ausgeschlossen werden.

Für alle betrachteten Gebiete ergibt sich insgesamt auch keine summativ Beeinträchtigung durch weitere Pläne oder Projekte. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der bestehende Flugverkehr des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zeitgleich mit der Luftfahrtveranstaltung durchgeführt wird. Räumlich überschneiden sich die Flugbewegungen - jedenfalls bezogen auf die zu betrachtenden Schutzgebiete - nicht. Auch von dem Ausbauprojekt des Verkehrsflughafens Berlin Schönefeld (BER) können keine summativen Wirkungen ausgehen, da die im Planfeststellungsbeschluss betrachtete Bauphase bereits abgeschlossen, eine Betriebsaufnahme allerdings noch nicht erfolgt ist.

Insgesamt hat die Genehmigungsbehörde deshalb festgestellt, dass keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Schutzziele eines der zu betrachtenden Natura 2000-Gebiete von der Luftfahrtveranstaltung beeinträchtigt werden könnten. Die Wirkungen des Projekts vermögen keine Störungen hervorzurufen, die eine dauerhafte erhebliche Beeinträchtigung - insbesondere von der Erhaltung und Entwicklung der Gebiete als Brutgebiete von Vögeln - hervorrufen. Hierbei spielt der kurze Veranstaltungszeitraum der ILA und die Tatsache, dass für die besonders empfindlichen Bereiche eine Mindestflughöhe gilt, bzw. potentiell störender Flugverkehr nur vereinzelt auftritt, eine besondere Rolle.

Zwecks endgültiger Abstimmung mit den betroffenen Polizei- und Ordnungsbehörden, der Bundeswehr, den obersten Luftfahrtbehörden des Bundes und der Länder Berlin und Brandenburg sowie mit der FBB und dem Veranstalter hat die LuBB am 13.03.2018 eine Besprechung vor Erteilung der Genehmigung durchgeführt, in der alle durch die

Genehmigung der Luftfahrtveranstaltung betroffenen Bereiche erläutert und Unklarheiten einvernehmlich geklärt wurden. Die anwesenden Vertreter haben ihre Zustimmung zu der beabsichtigten Genehmigung Luftfahrtveranstaltung erklärt. Von den nicht zu der Veranstaltung erschienenen Vertretern liegt eine schriftliche Zustimmung vor.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die LuBB mit Schreiben vom 05.01.2018 nach Zustimmung durch die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz gem. § 73 Nr. 2 LuftVZO mit der Durchführung der wegen der Betroffenheit von Berliner Luftraum länderübergreifenden Luftfahrtveranstaltung beauftragt.

XI. Kostenfestsetzung

Die Erteilung der Genehmigung ist nach §§ 1 und 2 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) und der Anlage Gebührenverzeichnis (zu § 2 Absatz 1 LuftKostV) kostenpflichtig. Nach Abschnitt VI Nr. 9 des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV ist eine Rahmengebühr von 50 € bis 10 300 € vorgesehen. Es wird eine Gebühr in Höhe von

10 300.- €

(in Worten: zehntausenddreihundert Euro)

festgesetzt.

Der Antragsteller der Veranstaltung hat die Kosten für die genannte Amtshandlung zu tragen. Kostenschuldner ist nach § 13 Absatz 1 Nr. 1 VwKostG, wer die Amtshandlung veranlasst oder zu wessen Gunsten sie vorgenommen wird. In erster Linie ist jedoch der Veranlasser vor dem Begünstigten heranzuziehen. Mit dem Antrag hat der Veranstalter die Amtshandlung in diesem Sinne veranlasst. Nach § 1 Absatz 1 der LuftKostV erheben die Luftfahrtbehörden für Amtshandlungen im Bereich der Luftfahrtverwaltung Kosten. Diese werden nach § 14 Absatz 1 Satz 1 VwKostG von Amts wegen festgesetzt.

Das Gebührenverzeichnis zur LuftKostV weist in Abschnitt VI Nr. 9 für die Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen einen Rahmensatz von 50 € bis 10 300 € aus. Bei der Festsetzung der Gebühr sind deshalb der mit der Amtshandlung verbundene Verwaltungsaufwand, die Bedeutung des Vorhabens, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen der Amtshandlung für den Gebührenschuldner sowie dessen wirtschaftliche Verhältnisse zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 2 LuftKostV i.V.m. § 9 Abs. 1 VwKostG). Danach beinhaltet der hier maßgebliche Verwaltungsaufwand im Wesentlichen die Personal- und Sachkosten der für die konkrete Amtshandlung der erlassenden Behörde notwendig war. Hinzu kommt der Aufwand der am Erlass beteiligten Behörden, soweit diese nicht selbst eine Verwaltungsgebühr beim Adressaten erheben können.

Die ILA Berlin 2018 beinhaltet die größte deutsche Luftfahrtveranstaltung mit einem erheblichen Verwaltungsaufwand bei Prüfung des Antrags, Koordinierung unterschiedlicher Verwaltungsbehörden über mehrere Monate und intensiver Beaufsichtigung während der gesamten Veranstaltungsdauer einschließlich erforderlicher Geländeabnahmen und der Aufsicht zu den Abnahmen der Flugvorführungen. Angesichts dessen und des erheblichen wirtschaftlichen Wertes für die Antragsteller ist die Festsetzung der oberen Rahmengebühr geboten. Keinen Einfluss auf diese Betrachtung hat die Reduzierung der Veranstaltungsdauer und des Flugprogramms der aktuellen Veranstaltung gegenüber den vorherigen Veranstaltungen. Der erhebliche Aufwand für Planung und Vorbereitung im Rahmen des Verwaltungsverfahrens zur Erteilung der Veranstaltungsgenehmigung unter Berücksichtigung der Aspekte Flugbetriebsflächen, Flugbetrieb und Luftsicherheit hat sich nicht vermindert. Im Rahmen des Vollzugs bleibt es bei Geländeabnahmen und Nachprüfung der Auflagen der erteilten Genehmigung praktisch unverändert bei dem bisherigen Aufwand. Dagegen fällt der Wegfall von zwei Veranstaltungstagen mit Präsenz der Genehmigungsbehörde vor Ort nur unerheblich ins Gewicht. Eine Reduzierung der insgesamt ohnehin mit dem oberen Rahmen nur unzureichend bemessenen Gebühr kommt damit nicht in Betracht.

Die Bemessung der Gebühr steht nicht im Widerspruch zu den wirtschaftlichen Verhältnissen des Kostenschuldners. Gemessen an der gesamten finanziellen Aufwendungen, die für die Veranstaltung entstehen, handelt es sich hierbei nicht um eine unverhältnismäßige Belastung.

Bei den Verwaltungsgebühren handelt es sich um Kosten im Sinne von § 80 Absatz 2 Nr. 1 VwGO. Damit ist die Kostenfestsetzung sofort vollziehbar.

XII. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Auf Antrag des Veranstalters vom 21.03.2018 wird die sofortige Vollziehbarkeit des Bescheides gem. § 80 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 80a Abs. 1 Nr. 1 VwGO angeordnet.

Begründung:

Die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit ist sowohl unter Berücksichtigung des an der Durchführung der Luftfahrtveranstaltung bestehenden überwiegenden besonderen öffentlichen Interesses als auch der überwiegenden besonderen privaten Interessen des Veranstalters begründet.

Die ILA Berlin 2018 findet als Luftfahrtveranstaltung und Industriemesse bereits zum 14. Mal am Verkehrsflughafen Berlin-Schönfeld statt und hat sich zum für die Region bedeutenden Wirtschaftsfaktor mit internationaler Bedeutung entwickelt. Zahlreiche Unternehmen der Region Berlin / Brandenburg und der gesamten deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie konnten in der Vergangenheit Geschäftsabschlüsse erzielen, die sich in positiven Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt und an den Unternehmensstandorten niederschlagen. Die Länder Berlin und Brandenburg unterstützen die Veranstaltung mit öffentlichen Mitteln, um eine unter strukturpolitischen Gesichtspunkten dringend erforderliche technologisch und industriell ausgerichtete Standortförderung in der Region zu erreichen.

Zu der Veranstaltung gehört neben der statischen Ausstellung untrennbar die Präsentation der Luftfahrzeuge in Form von Darbietungen für das Fachpublikum und die interessierte Öffentlichkeit, die sich so einen unmittelbaren Überblick über die Leistungsfähigkeit der regionalen, nationalen und internationalen Luft- und Raumfahrtindustrie machen kann. Dazu gehören in maßgeblichem Umfang auch militärische Hochleistungsstrahlflugzeuge, deren Präsentation auf breites Interesse stößt. Dabei muss sich die ILA in Konkurrenz zu ausländischen Luftfahrtausstellungen, wie der Veranstalter zutreffend ausführt, schon erhebliche Einschränkungen gefallen lassen, die sich im Wettbewerb nachteilig auswirken.

Es besteht somit ein besonderes wirtschafts- und arbeitsmarktpolitisch begründetes öffentliches Interesse an der Durchführung der Veranstaltung im bisherigen Umfang unter Einbeziehung des genehmigten Vorführprogramms. Dies gilt insbesondere auch für die Präsentation der Bundeswehr, die - entsprechend den Gepflogenheiten anderer Nationen - ihre Leistungsfähigkeit und ihre Leistungsbereitschaft bei der Erfüllung ihrer für die Gesellschaft unverzichtbaren Aufgaben nach innen und nach außen darstellt und damit in den erforderlichen vertrauensbildenden Dialog mit der Bevölkerung eintritt.

Der Ausfall der Luftfahrtveranstaltung oder von Teilen davon würde angesichts der Teilnahme von rund 1000 Luft- und Raumfahrtunternehmen aus 40 Ländern zudem zu einem erheblichen internationalen Ansehensverlust der Bundesrepublik Deutschland führen und das Vertrauen in Deutschland als verlässlichen, für Investitionen interessanten Wirtschaftsstandort erschüttern.

Darüber hinaus hat der Veranstalter dargelegt, dass in die seit zwei Jahren andauernde Vorbereitung der ILA erhebliche Mittel investiert worden sind, die im zweistelligen Millionenbereich liegen.

Bei Wegfall des Vorführprogramms oder Teilen davon muss der Veranstalter mit erheblichen finanziellen Verlusten, angefangen mit einem deutlichen Rückgang der Besucherzahlen bis hin zu Schadensersatzforderungen von Ausstellern und Teilnehmern am Vorführprogramm rechnen. Das Interesse an zukünftigen Veranstaltungen würde deutlich nachlassen und der Fortbestand der gesamten Veranstaltung wäre gefährdet. Dies bedeutete auch im Hinblick auf das durch die Vielzahl an bereits in der Vergangenheit erfolgreich durchgeführten Veranstaltungen am Flughafen Schönefeld entstandene Vertrauen einen erheblichen, möglicherweise unumkehrbaren Rückschritt. Darüber hinaus haben sich die beiden letzten erfolgreich durchgeführten Veranstaltung aktuellen Standort „Berlin ExpoCenter Airport“ in hohem Maße bewährt. Der Veranstalter hat dazu ausgeführt, dass von der ILA der Bestand seines gesamten Unternehmens berührt wäre und in diesem Zusammenhang auf das durch die bisher am Flughafen Schönefeld durchgeführten Veranstaltungen entwickelte Vertrauen verwiesen. Auch der hinter der Veranstaltung stehende Verband wäre erheblichen finanziellen Nachteilen bei Absage der Veranstaltung ausgesetzt. Weitere ideelle und finanzielle Schäden würden für den Konferenzveranstalter erwartet, da bis zu 50 die Veranstaltung begleitende Konferenzen ohne Durchführung der Luftfahrtveranstaltung abgesagt werden müssten. Mögliche Schäden für die Region Berlin-Brandenburg würden sich im Zusammenhang mit dem Ausbleiben der Besucher für Hotel- und Gastronomiegewerbe ergeben wie durch die Tatsache, dass viele mittelständische Unternehmen von der Veranstaltung direkt und indirekt profitieren. Ein Imageschaden für die in der Region ansässigen Unternehmen der Luftfahrtbranche würde sich wirtschaftlich negativ auf die Region auswirken.

Letzte Abstimmungen zur Luftfahrtveranstaltung konnten mit dem Veranstalter erst im Zuge einer Schlussbesprechung unter Beteiligung aller Träger öffentlicher Belange am 13.03.2018 durchgeführt werden.

Aus den genannten Gesichtspunkten ist dem Veranstalter ein besonderes privates Interesse an der ungestörten Durchführung der Veranstaltung im Rahmen der durch die Genehmigung gesetzten Grenzen zuzubilligen.

Das begründete besondere öffentliche Interesse und das begründete besondere private Interesse des Veranstalters überwiegen die entgegenstehenden Interessen möglicher klagebefugter Dritter an der aufschiebenden Wirkung einer Klage bis zur Rechtskraft einer verwaltungsgerichtlichen Entscheidung.

Mögliche Rechtsverletzungen Dritter ergeben sich einerseits unter Sicherheitsgesichtspunkten, andererseits wegen der erhöhten Lärmbelastung durch Flugdarbietungen. Höchststrangige Rechtsgüter der Anwohner sind in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) (Leben und körperliche Unversehrtheit) und Art. 14 GG (Eigentum) genannt. Zu deren Wahrung hat die Genehmigungsbehörde entsprechend den Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen auf vielfältigen Erfahrungen beruhenden umfangreichen Katalog an Sicherheitsauflagen erlassen, die gerade dem Schutz Dritter vor den Folgen möglicher Flugunfälle bei Vorführungen dienen. Möglichen Gesundheitsgefährdungen durch übermäßigen Fluglärm wurde mit einem abgestuften Katalog von Einzelmaßnahmen bis hin zum Verbot einzelner Darbietungen (Widerrufsvorbehalt) vorgebeugt.

Auch im Hinblick auf - zum Teil auch erhebliche - Belästigungen von Anwohnern durch Fluglärm mit der Folge einer Verletzung des Rechts auf freie Entfaltung der Persönlichkeit (Art. 2 Abs. 1 GG) hat die Genehmigungsbehörde unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Belästigungen mit lärmintensiven Flugvorführungen, einschließlich der aus Sicherheitsgründen unverzichtbaren Abnahmeflüge, an insgesamt maximal zwölf Tagen bei einem Turnus von zwei Jahren stattfinden, durch zeitliche und betriebliche Einschränkungen im Rahmen des Möglichen und Vorhersehbaren weitgehende Beschränkungen getroffen, um die Anwohner so weit wie möglich zu entlasten.

Die ständige Beaufsichtigung der Veranstaltung durch die Genehmigungsbehörde und die technische Überwachung durch Radar und Lärmmeßeinrichtungen gewährleisten im Übrigen, dass die erteilten Auflagen vollziehbar sind und einzelne Darbietungen beim Erreichen gefährlicher Werte in ihrer Ausführung beschränkt oder letztlich untersagt werden können.

Unter den genannten Umständen hat das Interesse Dritter an der aufschiebenden Wirkung einer Klage gegenüber dem dargelegten besonderen Interesse an der termingerechten und vollständigen Durchführung der Veranstaltung, deren zeitliche Verschiebung unmöglich ist, zurückzutreten.

XIII. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB), Mittelstraße 5/5a, 12529 Schönefeld schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

Die Schriftform kann durch die elektronische Form ersetzt werden. In diesem Fall ist das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Signaturgesetzes zu versehen. Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten, die im Internet unter www.LBV.Brandenburg.de/media/QES_technische_Rahmenbedingungen.pdf aufgeführt sind.

In Vertretung

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'CD', is written over a light grey rectangular background.

Carsten Diekmann