

Im Editorial der Ausgabe 5/2023 wurde über die unnötig lange Schließung des Berliner Luftraums anlässlich eines Staatsbesuchs berichtet. Wir steigen etwas tiefer ein.

# Mehr Klarheit bei den Abläufen

**B**egonnen hatte alles am Montagvormittag, 13. März 2023, als die für die betroffenen Flugplätze in Brandenburg zuständigen Polizeireviere telefonisch darüber informierten, dass der Luftraum von Mittwoch, 15. März, zwischen 19 und 23 Uhr Lokalzeit sowie am Freitag, 17. März, zwischen 7 und 11 Uhr Lokalzeit gesperrt werden wird. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte keiner der Flugplätze eine Information darüber bekommen, auch nicht vom zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Die Flugplätze informierten umgehend die ansässigen Luftfahrzeugbetreiber. Mit den angekündigten Einschränkungen zu den Randzeiten schien die Sperrung für die meisten Flugbetriebe handhabbar zu sein. Auf die Umpositionierung von Flugzeugen oder die Absage von Flügen konnte weitgehend verzichtet werden.

Eine luftrechtlich relevante Information ließ weiter auf sich warten. Diese kam am Dienstag, 14. März, gegen Mittag als NOTAM – zur großen Überraschung aller, entgegen der polizeilichen Vorankündigung mit einer erheblich erweiterten Luftraumsperrung. Statt in den Abendstunden des Mittwochs und in den Morgenstunden des Freitags sollte jetzt plötzlich von Mittwoch, 14:00 Uhr Lokalzeit bis Freitag, 13:00 Uhr Lokalzeit durchgehend nicht geflogen werden, also einschließlich Donnerstag. Das alles war für einen Radius von 30 Nautischen Meilen rund um die Hauptstadt angekündigt. Für die betroffenen Flugplätze und deren Nutzer kam die Information zu spät, um entsprechende Maßnahmen ergreifen zu können und mögliche Schäden abzuwenden.

Der Prozessablauf ist eigentlich der, dass das Sperrgebiet durch die Polizeibehörde beim BMDV beantragt wird. Dieses muss es im Anschluss anordnen, was im Allgemeinen gemäß Antragstellung geschieht. Woher plötzlich dieser Sinneswandel kam ist nicht ersichtlich. Es bleibt das Gefühl, als ob die Polizei von der Angst getrieben sicherheitshalber mal den Luftraum über den kompletten Zeitraum gesperrt hat. Was wir natürlich nicht wissen ist, ob denn womöglich die Geheimdienste der besuchenden Regierungschefs eine solch weitreichende Sperrung verlangen.

Bei solch einem undurchsichtigen Ablauf müssen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der zuständigen Verwaltungsbehörden also nicht wundern, wenn eine Vielzahl an Beschwer-

den eingehen und erneut, wie schon 2018 und 2019, gegen das BMDV geklagt wird. Leidtragende sind nicht nur die vielen VFR-Verkehre und die Arbeitsluftfahrt. Geplante Überwachungsflüge an Stromleitungen mussten abgesagt werden. Auch IFR-Verkehr der Allgemeinen Luftfahrt wurde, abgesehen vom BER, untersagt.

Wir haben Verständnis für den Schutz von Staatsbesuchen. Auch in anderen Ländern werden Flugverbotszonen festgelegt, wenn Regierungsflugzeuge unterwegs sind. Leider zeichnet man sich aber in Berlin wieder durch eine besonders unprofessionelle Umsetzung mit dem größten wirtschaftlichen Schaden und dem kleinsten Luftfahrtsachverstand aus.

Abgesehen von der fehlenden Kommunikation lief die Sperrzone beispielsweise mitten durch den Flugplatz Fehrbellin. Es stellt sich auch die Frage, warum es erlaubt war, IFR zum BER zu fliegen? Es wäre eine Leichtigkeit gewesen, mit einer kleinen Kursabweichung im Anflug unmittelbar bewohntes Gebiet und in wenigen Minuten das Regierungsviertel zu erreichen, bevor jemand hätte reagieren können. Schönhagen und Strausberg liegen weiter entfernt und verfügen über IFR-Verfahren, die so an die Flugplätze heranführen, dass im Notfall noch Abfangmaßnahmen möglich gewesen wären.

Bereits 2018 haben wir bereits zusammen mit der AOPA und der Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze (IDRF) unter anderem gegen die unverhältnismäßige räumliche Sperrung vor dem Verwaltungsgericht Berlin Klage eingereicht, die mit einer Klageabweisung endete. Gegenstand der Klage war nicht nur der Unsinn der 30-Meilen-Sperrzone, sondern auch der Eingriff in den Gewerbebetrieb der umliegenden Flugplätze. Schließlich sind die an den Flugplätzen ansässigen Luftfahrzeuge für den Zeitraum der Sperrung „gegründet“ gewesen. Es konnten keine Personen- oder Frachtbeförderungen durchgeführt werden, keine Schulungen und Testflüge vorgenommen werden. Ebenso wenig konnten keine Erprobungsflüge und auch keine An- und Abflüge von Kunden und Geschäftspartnern vorgenommen werden. Wir werden jetzt wieder Klage einreichen und haben die Hoffnung, dass am Ende zumindest die Bekanntgabe der Sperrzonen zukünftig, in einer für alle Betroffenen akzeptablen Weise erfolgt und dem BMDV auferlegt wird. 



Foto: GBAA

**Andreas Mundsinger** ist Geschäftsführer der German Business Aviation Association und berichtet über News aus dem Verband.