



**Gemeinsame
Obere Luftfahrtbehörde
Berlin-Brandenburg**

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg • Mittelstraße 5/5a • 12529 Schönefeld



Messe Berlin GmbH
Messedamm 22
14055 Berlin

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

Bearb.: Nicolai Motz/ Pfothenhauer
Gesch.-Z.: 110-421-804000401/2026-
001/005
Telefon: +49 3342 4266-4202
Fax: +49 3342 4266-7612
Internet: [www.lubb.berlin-
brandenburg.de/](http://www.lubb.berlin-brandenburg.de/)
E-Mail: Nicolai.Motz@LBV.brandenburg.de

Schönefeld, 18.05.2026

Genehmigung der „ILA Berlin 2026 – Internationale Luft- und Raumfahrtausstellung Berlin-Brandenburg“ als Luftfahrtveranstaltung

Ihr Antrag vom 25.02.2026

Anlagen:

- Anlage 1: Stellungnahme, Abstimmung mit der DFS
- Anlage 2: Stellungnahme der Gemeinde Schönefeld (Landkreis Dahme-Spree)
- Anlage 3: Stellungnahme des LfU gem. § 1 Abs. 3 NatSchZustV
- Anlage 3a: Kurzstellungnahme zur naturschutzrechtlichen Verträglichkeit (Version 02 vom 20.04.2026)
- Anlage 3b: Artenschutzrechtliche Ersteinschätzung (Version 01 vom 20.04.2026)
- Anlage 4: ILA 2026 Vertrag zwischen der Messe Berlin und dem Flughafen BER
- Anlage 5: Maßstabsgetreuer Lageplan des Veranstaltungsgeländes ILA 2026
- Anlage 6: Vertrag mit dem beauftragten Bodendienstleister
- Anlage 7: Übersicht aller zur Flugvorführung bestimmten Luftfahrzeuge
- Anlage 8: Antrag für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge
- Anlage 9: Antrag für Ausnahmegenehmigung zum Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe gem. § 37 LuftVO
- Anlage 10: Antrag für erlaubnisbedürftige Außenlandungen gem. § 18 Abs. 2 LuftVO
- Anlage 11a: ILA-Sicherheitskonzept-2026
- Anlage 11b: Notfallpläne_ILA2026_SiKo (DV02)
- Anlage 11c: Wichtige Daten für BOS_ILA 2026_SiKo (DV02)
- Anlage 12: Nachweis Veranstaltungsversicherung Luftfahrt Haftpflicht Versicherung ILA 2026
- Anlage 12a: Nachweis Haftpflichtversicherung ILA 2026
- Anlage 13: Sicherung Flugwetterdienst

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg • Außenstelle Schönefeld des LBV • Mittelstraße 5/5a • 12529 Schönefeld
Tel.: 03342 4266-4001 • Fax: 03342 4266-7612

Öffentliche Verkehrsmittel: S-Bahnlinien S 9 oder S 45 bzw. Buslinien X 7 / 171 vom U-Bahnhof Rudow bis zum S-Bahnhof Flughafen BER - Terminal 5

Landesamt für Bauen und Verkehr • Lindenallee 51 • 15366 Hoppegarten • Tel.: 03342 4266-0 • Fax: 03342 4266-7601

E-Rechnung: <https://xrechnung-bdr.de>; Leitweg-ID: 12-121096894453782-21

Bankverbindung: Landeshauptkasse Brandenburg • Landesbank Hessen-Thüringen (Helaba)

IBAN: DE02 3005 0000 7110 4015 15 • BIC-Swift: WELADEDXXX

- Anlage 14: Liste der Rundflugunternehmen bzw. -piloten
(ist vor Durchführung der Abnahmeflüge nachzureichen)
- Anlage 15: Liste der teilnehmenden Luftfahrzeugführer
(ist vor Durchführung der Abnahmeflüge nachzureichen)
- Anlage 16: Liste der UAS-Unternehmen bzw. -piloten
(ist vor Durchführung der Abnahmeflüge nachzureichen)
- Anlage 17: Zahlungsaufforderung

Anlagen zum Sicherheitskonzept:

- Anlage A02: Merkblatt Verhalten auf Flugbetriebsflächen ILA 2026
- Anlage A03: Flugbetriebsanweisung ILA 2026
- Anlage A04: ILA Boden- und Flugbetrieb ILA 2026
- Anlage A05: Kommunikation ILA 2026
- Anlage A06: Ausweiskonzept, Zugangsregelungen, Definition Bereiche – A14 SIK
- Anlage A07: Moderationskonzept ILA 2026
- Anlage A09: Einsatzkonzept Feuerwehren
- Anlage A10: Betankung von Luftfahrzeugen ILA 2026
- Anlage A11: Risikomanagement ILA 2026
- Anlage A12: Evakuierung-Räumung ILA 2026
- Anlage A18: Verkehrskonzept ILA 2026
- Anlage A19: Übergangsverfahren zwischen ILA-Gelände und Flugbetriebsfläche_ILA 2026_SiKo
- Anlage A21: Geländeplan
- Anlage A22: Besondere Maßnahmen Verkehr

Sonstige Anlagen:

- Verfahren Clearing nach Bw-Fallschirmsprung
- ILA26_SDA_260423_Übersichtsplan_MCS_UAV (Flugbereich UAV)

Übersicht Luftfahrzeuge Flugprogramm

Manöverkataloge:

- Anlage 3: Übersicht Luftfahrzeuge Flugprogramm (Stand: 08.05.2026)
- Anlage 3a: Manöverkatalog - Solo Display GAF Eurofighter
- Anlage 3b: Solo Flying Display - Taktisches Luftwaffengeschwader 33
- Anlage 3c: Manöverkatalog – Leistungsdemonstration Eurofighter (Ministerio de Defensa – Spanien)

Anmerkungen:

Nach Erteilung der Genehmigung aktualisierte Anlagen treten erst nach schriftlicher Bestätigung durch die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) an die Stelle der hier Gelisteten. Aufgrund sicherheitsrelevanter Informationen werden die Anlagen 1 bis 16 ausschließlich bei Bedarf und berechtigtem Interesse zur Verfügung gestellt.

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Bezug auf Ihren Antrag ergeht der nachfolgende Bescheid:

A. Genehmigung

1. Gemäß § 24 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. §§ 73, 74 und 75 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) wird der

Messe Berlin GmbH (Veranstalterin), vertreten durch ihre Geschäftsführung Herrn Dr. Mario Tobias (Vorsitzender) und Herrn Dirk Hoffmann

und dem

Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI) (ideeller und konzeptioneller Träger), vertreten durch Herrn Dr. Michael Schöllhorn (Präsident)

die Genehmigung zur

Durchführung einer Luftfahrtveranstaltung anlässlich der Internationalen Luft- und Raumfahrtausstellung Berlin-Brandenburg „ILA Berlin 2026“

in der Zeit (Veranstaltungszeiten)

**vom 10.06. bis 14.06.2026,
täglich in der Zeit von 10:00 bis 18:00 Uhr (Ortszeit)**

auf dem in Anlage 5 dargestellten Gelände des Verkehrsflughafens Berlin-Brandenburg (BER) mit den nachfolgenden Nebenbestimmungen (B.) erteilt.

2. Die Genehmigung umfasst darüber hinaus für den Zeitraum vom 03.06.2026 bis zum 17.06.2026 die Durchführung von Abnahmeflügen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Flugprogramm der Luftfahrtveranstaltung sowie von Sonderflugbetrieb vor und nach der Luftfahrtveranstaltung für nichtgewerbsmäßige An- und Abflüge im Zusammenhang mit der Teilnahme an der Luftfahrtveranstaltung. Bei lärmintensiven Übungs- und Abnahmeflügen ist eine Mittagsruhe zwischen 12:30 Uhr und 14:30 Uhr (Ortszeit) einzuhalten. Es besteht weiterhin die Möglichkeit, lärmintensive Übungs- und Abnahmeflüge in Abstimmung mit der LuBB an alternativen Standorten durchzuführen, sofern dies einer Verminderung der Lärmbelastung zuträglich ist und keine Bedenken hinsichtlich der flugbetrieblichen Sicherheit entgegenstehen.

3. Ferner wird die Ausnahmegenehmigung zum Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe bei Vorführungen mit Strahlflugzeugen bei Fähigkeitsdemonstration der Bundeswehr sowie anderer NATO-Mitglieder innerhalb des Flughafengeländes bis 170 m (550 ft) über Grund sowie bei Vorführungen mit Helikoptern bis 75 m (250 ft) erteilt. Davon umfasst ist zudem die Genehmigung zum Abwerfen von Gegenständen oder sonstigen Stoffen gem. § 13 Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) und zum Absetzen von Personal im Rahmen der Fähigkeitsdarstellung der Bundeswehr.
4. Die Außenlandeierlaubnis für Sprungfallschirme nach § 25 Abs. 1 Satz 3 Nr. 1 LuftVG i.V.m. § 18 Abs. 2 LuftVO auf der im Verfahren beschriebenen Zielzone südlich der Rollbahn A und westlich der Kreuzung von Rollbahn A und Rollbahn M wird erteilt.
5. Des Weiteren wird die Genehmigung für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeugsysteme (UAS) über und innerhalb eines seitlichen Abstands von 1.000 Metern von der Begrenzung des BER sowie innerhalb einer seitlichen Entfernung von weniger als 1.000 Metern aller in beide An- und Abflugrichtungen um jeweils 5 Kilometer verlängerten Bahnmittellinien von Flughäfen gemäß § 21h Abs. 3 Nr. 2 und § 21i LuftVO i.V.m. einer gesonderten Betriebsabsprache mit der DFS GmbH während der in Nr. 1 genannten Veranstaltungszeiten mit den nachstehenden Nebenbestimmungen (B.III.) erteilt.
6. Für die Nr. 1 bis 5 dieses Bescheides wird die sofortige Vollziehung angeordnet.
7. Die Kosten für diese Amtshandlung sind von Ihnen zu tragen.

B. Nebenbestimmungen

I. Nebenbestimmungen für Flugvorführungen

1. Allgemeines

- 1.1. Als verantwortlicher Veranstaltungsleiter wird Herr Thomas Schneider, [REDACTED], bestimmt. Als stellvertretender Veranstaltungsleiter wird Herr Alexander Rau, [REDACTED], bestimmt. Soweit im Weiteren der Veranstaltungsleiter als Pflichtenträger erscheint, sind der vorgenannte Veranstaltungsleiter sowie dessen vorgenannter Stellvertreter gleichermaßen gemeint.
- 1.2. Die Geländedenutzung am BER sowie die Definition der für die Luftfahrtveranstaltung genutzten Flächen des Flughafengeländes ergeben sich aus der Anlage 5, Maßstabsgetreuer Lageplan des Veranstaltungsgeländes ILA 2026 und der Anlage A03, Flugbetriebsanweisung ILA 2026 (darin A03 Flight Operation Area). Der in A03 der Flugbetriebsanweisung (FBA) dargestellte blaue Bereich der Flugbetriebsflächen dient sowohl dem regulären als auch dem ILA-Flugbetrieb (Rollverkehr, Starts und Landungen) nach den unter B.I.1.18 genannten Wetterminima am Tage und ist entsprechend der Luftseite eines Flugplatzes nicht allgemein zugänglich. Als Veranstaltungsgelände im engeren Sinne dient der in Anlage A03 der FBA dargestellte, an

das außerhalb des Flughafenzaunes gelegene Messegelände „Berlin ExpoCenter Airport“ angrenzende Teilbereich des Flughafengeländes im Südwesten des BER (türkis).

- 1.3. Die östlichen und westlichen Übergabeflächen sowie die Übergabefläche Mitte (Anlage 5, Gesamtgeländeplan ILA 2026) dienen der Bereitstellung der Luftfahrzeuge für Flugvorführungen im Zusammenhang mit der Luftfahrtveranstaltung. Diese Bereiche 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 von der Veranstalterin als abgegrenzter, aber landseitiger (öffentlich zugänglicher) Teil des Veranstaltungsgeländes ausgewiesen worden (türkiser Bereich, A03 der FBA, Flight Operation Area).
- 1.4. Eine aktualisierte Liste der am Flugprogramm teilnehmenden Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugführenden ist der LuBB vor Beginn der Abnahmeflüge vorzulegen. Jede Ergänzung der Liste um weitere Luftfahrzeuge und/oder Luftfahrzeugführende bedarf der vorherigen Zustimmung der LuBB. Ergänzungen um weitere Luftfahrzeuge und/oder Luftfahrzeugführende sind der LuBB vor Beginn der jeweiligen Abnahmeflüge vorzulegen.
- 1.5. Eine aktualisierte Liste der am Flugprogramm teilnehmenden UAS und deren Fernpiloten ist der LuBB vor Beginn der Abnahmeflüge vorzulegen. Jede Ergänzung der Liste um weitere UAS und/oder Fernpiloten bedarf der vorherigen Zustimmung der LuBB. Ergänzungen um weitere UAS und/oder Fernpiloten sind der LuBB vor Beginn der jeweiligen Abnahmeflüge vorzulegen.
- 1.6. Diese Genehmigung ist als Grundlage für die Durchführung des Flugprogramms für alle Beteiligten verbindlich. Die Genehmigung einschließlich aller Nebenstimmungen und Hinweise, insbesondere die Anlage A03, ist von der Veranstalterin den an der Luftfahrtveranstaltung Teilnehmenden vor Beginn der Vorführ- bzw. Abnahmeflüge in geeigneter Weise bekannt zu geben.
- 1.7. Das Vorführgebiet (Display Area), in welchem sämtliche Vorführflüge durchzuführen sind, bestimmt sich nach der Anlage A03 dieser Genehmigung.
- 1.8. Innerhalb des in Anlage A03 ausgewiesenen Vorführgebietes ist über dicht besiedelten Gebieten von militärischen Strahlflugzeugen generell eine Mindesthöhe von 450 m (1 500 ft) über Grund einzuhalten. Über diesen Gebieten dürfen keine Flugmanöver durchgeführt werden, die über den einfachen Überflug hinausgehen. Als dicht besiedelte Gebiete im Sinne dieser Nebenstimmung 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.
- 1.9. 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.
- 1.10. Der Veranstaltungsleiter hat dafür Sorge zu tragen, dass an jedem Tag, an dem Flugvorführungen oder Abnahmeflüge geplant sind, eine Einsatzbesprechung mit den teilnehmenden Luftfahrzeugführenden stattfindet, bevor mit den Flugvorführungen oder Abnahmeflügen begonnen wird. Er hat sicherzustellen, dass eine Kopie der Genehmigung der Luftfahrtveranstaltung einschließlich der aktuellen Flugbetriebsanweisung bei dieser Einsatzbesprechung zur Einsicht verfügbar sind.

- 1.11. Die an der Einsatzbesprechung teilnehmenden Luftfahrzeugführenden und sonstigen Personen haben die Teilnahme an der Einsatzbesprechung unterschriftlich zu bestätigen.
- 1.12. Luftfahrzeugführende, 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 Luftfahrzeugführende eine im Ausland ausgestellte "Vorführerlaubnis" vor, so gelten dennoch für sie die Anforderungen und Weisungen des Veranstaltungsleiters, auch wenn in der ausländischen "Vorführerlaubnis" geringere Mindestanforderungen vermerkt sind.
- 1.13. Luftfahrzeuge müssen eine für den Vorführzweck gültige Verkehrszulassung besitzen. Inhalt, Umfang und Bedingungen einer vorläufigen Verkehrszulassung (VVZ) müssen die Vorführung auf einer Luftfahrtveranstaltung zulassen und für das Luftfahrzeug ausweisen, dass dieses das geplante Flugprogramm auch fliegen kann. Die LuBB behält sich diesbezüglich den Erlass von weiteren Nebenstimmungen oder den Ausschluss von Luftfahrzeugen vor.
- 1.14. 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 LuBB durch Vorlage einer Versicherungsbestätigung nachzuweisen.
- 1.15. Vor der Abnahme von Vorführflügen muss sich der Veranstaltungsleiter vom Vorliegen der gültigen Dokumente der Luftfahrzeugführenden und der Luftfahrzeuge und insbesondere der Versicherungsnachweise überzeugt und Kopien davon zu seinen Unterlagen genommen haben. Die Unterlagen sind jederzeit zur Einsicht durch die LuBB bzw. die örtliche Luftaufsicht am BER bereitzuhalten.
- 1.16. Seitens der Veranstalterin 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 LuBB täglich nach dem Ende der Veranstaltung zu übergeben.
- 1.17. Vom Veranstaltungsleiter ist sicherzustellen, dass Luftfahrzeugführende eines Vorführluftfahrzeugs, die von einem anderen Startflugplatz kommend direkt die Vorführung beginnen, vor dem Start die Nebenstimmungen und Beschränkungen der Genehmigung nachweislich erhalten haben.
- 1.18. Für alle Vorführflüge von an der Luftfahrtveranstaltung teilnehmenden Luftfahrzeugen gelten gem. NfL 2025-1-3489 Kap. II Nr. 5 die folgenden Mindestwetterbedingungen:

Luftfahrzeugkategorie	Art der Darstellung	Flugsicht	Hauptwolkenuntergrenze
Strahlgetriebene Flugzeuge	- Vorführung taktischer Verfahren - Sonstige Vorführungen	5 km 5 km	1 500 ft 1 500 ft
Flugzeuge mit Propellerantrieb	- Verbandskunstflug - (Formations-)Verbandsflug - Einzelkunstflug mit Abflugmasse	5 km 5 km	1 500 ft 1 500 ft

	mehr als 2 000 kg	5 km	1 500 ft
	bis 2 000 kg	5 km	1 500 ft
	- sonstige Vorführungen	1,5 km	frei von Wolken, Erdsicht
Drehflügler	- (Formations-)Verbandsflug	5 km	1 500 ft
	- Einzelkunstflug	5 km	1 500 ft
	- sonstige Vorführungen	1,5 km	frei von Wolken, Erdsicht

Die Unterschreitung einer Flugsicht von 5 km und die Anwendung des Merkmals „Frei von Wolken, Erdsicht“ sind nur in Lufträumen der Klasse F und G zulässig.

1.19. Sicherheitsmindestabstände:

Die nachfolgend aufgeführten Mindestabstände zur Zuschauerlinie (vorderster nördlicher Rand des Raumes, der für die Öffentlichkeit zugelassen ist) dürfen gem. NfL 2025-1-3489 Kap. II Nr. 2 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

Die Flugvorführungen sind parallel zur Sicherheitslinie durchzuführen. Richtungsänderungen dürfen dabei nur von den Zuschauern wegführend durchgeführt werden.

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.

Sprungfallschirmführer haben sicherzustellen, dass sie die Landezone vom Zeitpunkt des Absprungs bis zur Landephase jederzeit beobachten können. Der Hauptfallschirm muss in einer Mindesthöhe von 450 m über Grund voll entfaltet sein (vgl. NfL 2025-1-3489 Kap. III Nr. 5).

1.20. Mindestflughöhen im Verlauf der Flugvorführungen gem. NfL 2025-1-3489 Kap. II Nr. 3.1:

Luftfahrzeugkategorie	Art der Darstellung	Mindestflughöhe über Grund oder Wasser
Strahlgetriebene Flugzeuge mit Ausnahme von Senkrechtstartern VTOL	- Vorführung taktischer Verfahren	450 ft
	- Sonstige Vorführungen	450 ft
Flugzeuge mit Propellerantrieb	- Verbandskunstflug	450 ft
	- (Formations-)Verbandsflug	300 ft

	- Einzelkunstflug und sonstige Vorführungen	300 ft
Drehflügler	- (Formations-)Verbandsflug	300 ft
Anmerkung: Verbandskunstflug ist nicht zulässig	- Einzelkunstflug und sonstige Vorführungen mit Abflugmasse außer Schwebeflug	300 ft

Für horizontale Überflüge im Normalflug sowie für Fähigkeitsdemonstration durch die Bundeswehr sowie anderer NATO-Mitglieder parallel zur Sicherheitslinie ist im Bereich des Flughafengeländes das Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe bis zu 75 m über Grund genehmigt.

- 1.21. Vorführungen und Abnahme Flüge von 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 14.06.2026 vor 11:00 Uhr (Ortszeit) unzulässig.
- 1.22. Der Betrieb von Hilfstriebwerken (auxiliary power unit - APU) auf der Sondernutzungsfläche (Static Display Area - SDA) oder auf dem für Veranstaltungen genutzten Teil der Rollbahn B ist lediglich tagsüber (06:00 bis 22:00 Uhr Ortszeit) zugelassen. Dabei darf sich in den angrenzenden Wohngebieten der für das Verkehrsszenario 20XX berechnete energieäquivalente Dauerschallpegel der sechs verkehrsreichsten Monate tagsüber um nicht mehr als 0,1 dB(A) erhöhen.
- 1.23. Bei Flügen von strahlgetriebenen Flugzeugen sind unter Beachtung der vorstehenden Textziffer im Bereich besiedelter Gebiete die folgenden Vorgaben einzuhalten:
 - Der Maximalpegel eines einzigen Überflugereignisses darf den Wert von 111 dB(A) nicht übersteigen.
 - Das Maximal-Häufigkeitskriterium von 19 x 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 2011-02 heranzuziehen, wobei folgende Parameter zu verwenden sind:

Messgröße: A-bewerteter Schalldruckpegel mit Zeitbewertung „fast“ (LpAF)
Schwellwert: LpAF = 70 dB(A)
Mindestzeit: tM = 1 Sekunde
Horchzeit: tH = 5 Sekunden

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

Sofern für die Messungen eine Messstelle der Fluglärmmessanlage des BER verwendet wird und diese Messstelle anstelle der Zeitbewertung „fast“ die Zeitbewertung „slow“ verwendet, so sind alle Messwerte um 3 dB zu erhöhen.

- 1.24. Seitens der Veranstalterin ist sicherzustellen, dass während der gesamten Dauer der Flugvorführungen und der Abnahmeflüge außerhalb der Veranstaltung mindestens zehn der stationären Fluglärmmeßeinrichtungen des BER im Bereich des Vorführgebietes mit Ausnahme der Messstelle Kienitzberg und außerdem eine zusätzlich vorübergehend an dem Standort Groß Kienitz platzierte Messeinrichtung die Lärmauswirkungen der Vorführungen messen. Sollte die LuBB während der Abnahmeflüge oder im Verlauf der Veranstaltung den Bedarf nach Einbeziehung weiterer fester Messstellen als gegeben erachten und entsprechend diese Einbeziehung anweisen, sind diese bei der Auswertung zu berücksichtigen. Darüber hinaus muss mindestens eine weitere mobile Lärmmeßeinrichtung zur Verfügung stehen. Letztgenannte ist in Absprache mit der LuBB 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 BER abgedeckt sind.
- 1.25. Es ist organisatorisch und technisch sicherzustellen, dass die gemessenen Werte dem Veranstaltungsleiter und der LuBB ohne Zeitverzug übermittelt werden können.
- 1.26. Für den Fall der Überschreitung der in Ziffer 1.23 festgelegten Lärmgrenzwerte an einer der zur Verfügung stehenden Messstellen wird folgendes Maßnahmenmodell in Form abgestufter Eskalationsstufen verbindlich festgelegt:
 - Bei erstmaliger Überschreitung des Maximalpegels von 111 dB(A) ist der betreffende Luftfahrzeugführende von der Veranstaltungsleitung zu warnen.
 - Bei erneuter Überschreitung des Maximalpegels von 111 dB(A) hat die Veranstaltungsleitung darauf hinzuwirken, dass der betroffene Teil des Flugprogramms lärmindernd angepasst wird. Die LuBB behält sich vor, die Flugvorführungen mit dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster vollumfänglich zu untersagen.
 - Die LuBB behält sich darüber hinaus vor, die vorgenannten Maßnahmen auf weitere Teile des Flugprogramms auszuweiten, sofern die vorherrschenden Bedingungen – insbesondere meteorologischer Natur – eine Überschreitung der Grenzwerte erwarten lassen.
 - Droht im Verlaufe eines Messtages an einem Immissionsort eine Überschreitung des Maximal-

Häufigkeitskriteriums von 19 x 94 dB(A), wird die LuBB die Teile des Flugprogramms am jeweiligen Tag einschränken oder untersagen, bei denen eine erneute Überschreitung des Grenzwertes zu erwarten ist.

1.27. Besondere Vorkommnisse, insbesondere Flugunfälle oder sonstige Störungen, sind der LuBB, unabhängig vom Anzeigeverfahren nach § 7 LuftVO, sofort zu melden.

2. Besonderheiten bei der Vorführung strahlgetriebener Luftfahrzeuge

2.1 Zur Vorführung von Hochleistungsstrahlflugzeugen werden die in den Manöverkatalogen der Anlagen 3a bis c aufgelisteten Flugmanöver grundsätzlich genehmigt. Sicherheitsrelevante Anpassungen sind jederzeit möglich. Die einzelnen Vorführprogramme dürfen unbeschadet der in diesem Abschnitt genannten besonderen Bedingungen für die Vorführung strahlgetriebener Flugzeuge ausschließlich aus Elementen des genehmigten Manöverkataloges bestehen.

2.2 Um zu verhindern, dass bei Rollbewegungen mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen 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.

2.3 Kunstflug mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen ist verboten.

2.4 Nach Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMDV) 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.

- 2.5 Vor der Vorführung eines Flugprogramms hat sich der Veranstaltungsleiter außerhalb der Veranstaltungszeiten bei einem gesonderten Abnahmeflug davon zu überzeugen, dass ausschließlich die in den Manöverkatalogen (Anlagen 3a bis c) aufgelisteten Flugmanöver darin enthalten sind. Der LuBB und dem von ihr zu Rate gezogenen Sachverständigen der Bundeswehr ist Gelegenheit zur Anwesenheit bei der Abnahme zu geben.

Die Abnahmeflüge dürfen nur unter folgenden Voraussetzungen durchgeführt werden:

- die Dokumente für das Luftfahrzeug und die Luftfahrzeugführenden sowie Versicherungsnachweise wurden im Original vorgelegt und in Kopie zu den Unterlagen des Veranstaltungsleiters genommen,
- die schriftliche und zeichnerische Darstellung eines jeden Manövers des Flugprogramms liegt vor,
- das Flugprogramm darf ausschließlich Elemente des genehmigten Manöverkatalogs (Anlage 3a bis c) enthalten.

Der Veranstaltungsleiter hat sich bei einem Abnahmeflug davon zu überzeugen, dass die Flugvorführungen den unter B.1.2.4 genannten Regeln bzw. den in den Manöverkatalogen (Anlagen 3a bis c) aufgelisteten Flugmanövern entsprechen. Nach aktenkundiger Feststellung der Übereinstimmung kann das Flugprogramm vom Veranstaltungsleiter freigegeben werden.

Flugprogramme, die Elemente enthalten, die nicht den genehmigten Manöverkatalogen entsprechen, bedürfen einer gesonderten Genehmigung der LuBB nach Abstimmung mit dem BMV (Bundesministerium für Verkehr).

- 2.6 Der Veranstaltungsleiter hat jeden Luftfahrzeugführenden, der - auch beim Abnahmeflug - nicht genehmigte Flugmanöver durchführt, sofort von der Luftfahrtveranstaltung auszuschließen. Die LuBB ist davon unverzüglich zu unterrichten.

3. Sonstige flugbetriebliche und betriebliche Anforderungen

- 3.1 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass:

- die Sicherheitslinien für die teilnehmenden Luftfahrzeugführenden jederzeit deutlich erkennbar sind,
- gem. NfL 2025-1-3489 Kap. I Nr. 4.6.2 c) zwischen Bereichen, in denen Luftfahrzeuge betankt oder gewartet werden, und Zuschauern der Abstand mindestens 15 m beträgt. Der Mindestabstand zwischen dem äußersten Teil eines rollenden Luftfahrzeuges und den Zuschauern muss mindestens 10 m betragen, zu 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.
- 3.2 Bei allen Flugvorführungen eines Luftfahrzeuges dürfen sich an Bord keine weiteren Personen als die erforderlichen Besatzungsmitglieder aufhalten.
- 3.3 Grundsätzlich sind die Flüge in jeweils gleicher Flugrichtung durchzuführen. Gegenläufig und kreuzend zu fliegende Flugfiguren sind mit Ausnahme von strahlgetriebenen Flugzeugen gestattet, wenn das Einhalten eines horizontalen Mindestabstandes von 150 m und eines vertikalen Mindestabstandes von 200 ft zwischen den Luftfahrzeugen gewährleistet ist.
- 3.4 Eine Höchstgeschwindigkeit von 600 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.
- 3.5 Flüge zur Aufstellung von Rekorden jeglicher Art sind nicht erlaubt.
- 3.6 Starts und Landungen dürfen nur durchgeführt werden, wenn die unter B.I.1.18 festgelegten Mindestwetterbedingungen gegeben sind. Der Veranstaltungsleiter hat die Teilnehmenden an der Luftfahrtveranstaltung ferner darauf hinzuweisen, dass Vorführflüge nicht fortgeführt werden dürfen, wenn die Wetterbedingungen sich derart verschlechtern, dass die unter B.I.1.18 festgelegten Mindestwetterbedingungen unterschritten werden.
- 3.7 Die Luftfahrzeugführenden haben in eigener Verantwortung einen ausreichenden Abstand zu Hindernissen einzuhalten.
- 3.8 Der Veranstaltungsleiter hat sicherzustellen, dass rollende Luftfahrzeuge auf Anforderung des Luftfahrzeugführenden durch Einweisende bzw. Follow-Me-Fahrzeuge begleitet werden.
- 3.9 Die Veranstalterin hat dafür Sorge zu tragen, dass während des täglichen Flugbetriebs, einschließlich der Übungs- und Abnahme- sowie eventueller An- und Abflüge auf den 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.
- 3.10 Die Betankung von Luftfahrzeugen, die an der Veranstaltung teilnehmen, erfolgt auf festgelegten Flächen (vgl. Anlage A10):

- Fuel-Area- West
markierter Bereich auf der Nachenteisungsfläche am nord-westl. Ende der Rollbahn A, B
- Fuel-Area- SDA
Static Display Area nördlich TWY B
- Fuel Area Ost
Markierter Bereich auf TWY B

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

Die Betankung von Luftfahrzeugen auf der Nachenteisungsfläche am nord-westl. Ende der TWY A, B, auf der Fläche der TWY B Nahe TWY M sowie auf dem gekennzeichneten Bereich der Static Display Area nördlich TWY B während des laufenden ILA-Flugbetriebs ist nur dann zulässig, wenn die Überwachung durch ein Sicherheitsteam erfolgt und sich Brandschutz- und Notfallkräfte in Bereitschaft befinden.

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

- Betankungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt, also außerhalb der Publikumszeiten und/ oder in nicht öffentlichen Bereichen. So erforderlich, werden Teilflächen für die Dauer/ Abwicklung des Betankungsvorganges abgesperrt und überwacht.
- Betankungen finden ausschließlich auf den definierten Betankungsflächen (Fuel Area) statt.
- Bei oder in Erwartung von Gewitter und/ oder Regen finden keine Betankungsvorgänge statt.
- Nach Niederschlägen, verbunden mit auf der Oberfläche wahrnehmbar abfließenden Wassermengen ist die Wiederaufnahme der Tankvorgänge mit Vertretern der Technik/ FBB operativ abzustimmen.
- Der technische Zustand der Kraftstoffanlage und der zu betankenden Luftfahrzeuge ist einwandfrei (Airworthiness Review Certificate). Die Überprüfung liegt in der Verantwortung des verantwortlichen Displaymanagers.
- Die zu betankenden Kraftstoffmengen sind auf die für die Flugvorführung (auch Weiterflug/ Heimflug bei Verlassen der Veranstaltung) benötigten Mengen und den Sicherheitszuschlag (Alternate/ Holding) zu beschränken. Militärische Luftfahrzeuge sind aufgrund der geltenden Dienstvorschriften betankt zu halten.
- Einsatz- und Bewegungsräume für Notfalldienste sind sicherzustellen. Erforderlichenfalls sind koordinierende/ operative Absprachen mit den beteiligten Notfalldiensten zu treffen.
- Vor Beginn und nach Beendigung aller Tankvorgänge eines Tages (unabhängig von Geländeübernahme/ -rückgabe) werden die ausgewiesenen Betankungsflächen durch die

verantwortlichen Displaymanager bezüglich evtl. aufgetretener Leckagen untersucht. Dieser Vorgang wird dokumentiert.

- bei den Betankungsvorgängen ist sicherzustellen, dass eine Verunreinigung des Bodens oder des Wassers ausgeschlossen wird,
- 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 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.

- 3.11 Die Veranstalterin hat dafür Sorge zu tragen, dass während des Flugbetriebs ein unbefugtes Betreten der Flugbetriebsflächen einschließlich der Schutz- und Sicherheitsflächen durch Abgrenzung ausgeschlossen ist. Die Abgrenzung muss einen Durchlass für die Fahrzeuge der Flughafenfeuerwehr aufweisen.
- 3.12 Die in Anhang 3b „Artenschutzrechtliche Ersteinschätzung“ festgelegten Maßnahmen – hier aV 2.1 bis aV 2.5 sowie aV 4 (FFH Gebiet „Brunnluch“) – sind in der Art verbindlich umzusetzen, als dass die Mindestflughöhe von 600 m (2000 ft) in den betreffenden Gebieten nicht unterschritten werden darf. Die in den Punkten aV 2.1 bis aV 2.5 sowie aV 4 festgelegten Maßnahmen beziehen sich auf die in Anhang 1 des Gutachtens dargestellten Flächenumgriffe.
- 3.13 Das Vogelschutzgebiet „Nuthe-Nieplitz-Niederung, welches sich zwar außerhalb der Display Area, jedoch in direkter Nähe zu dieser befindet, darf nur in einer Höhe von mindestens 600 m (2000 ft) über Grund überflogen werden.

II. Nebenbestimmungen zur Abwicklung des Flugbetriebes

1. Für die Veranstaltung wird ein Flugprogrammkomitee gebildet, das dem Veranstaltungsleiter beratend zur Seite steht.
2. Die Veranstalterin hat für die Dauer der Veranstaltung eine Zentrale Koordinierungsstelle (ZEKO) einzurichten.
3. Das konkrete tägliche Vorführprogramm ist von der Veranstalterin auf der Grundlage dieser Genehmigung spätestens am Tage zuvor im Einzelnen festzulegen und der LuBB vor Beginn der Vorführungen vor Ort in schriftlicher Form zu übergeben.
4. Es dürfen nur die in der von der Veranstalterin einzureichenden Teilnehmerliste aufgeführten

Luftfahrzeugführenden und Luftfahrzeuge teilnehmen. Ergänzungen sind der LuBB mindestens 24 Stunden vor einem geplanten Vorführ- oder Abnahmeflug vorzulegen.

5. Die Veranstalterin hat die Luftfahrzeugführenden 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. Die Maßnahmen aV 2.1 bis aV 2.5 sowie aV 4 gemäß der Potenzialabschätzung zum Artenschutz sind verbindlich anzuwenden. In den betroffenen Gebieten ist eine Mindestflughöhe von 600 m (2.000 ft) einzuhalten. Die betreffenden Flächenumgriffe sind in Anhang 1 des Gutachtens dargestellt.
7. Zur Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Nuthe-Nieplitz-Niederung“ in direkter Nähe zur Display Area ist über diesem Schutzgebiet eine Mindestflughöhe von 600 m (2.000 ft) auch für andere als strahlgetriebene Luftfahrzeuge einzuhalten.
8. 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 von der Veranstalterin vorzuhalten.
9. Während der Durchführung von Fallschirmabsprüngen dürfen im Umkreis von 250 m um die Landezone keine Propeller oder Rotoren in Betrieb sein. Die Landezone von Sprungfallschirmen muss zur Zuschauerlinie einen Abstand von mindestens 30 m haben (s.a. NfL 2025-1-3489 Nummer II.2.4). Die Landezone ist mit einem Zielkreuz zu markieren. Im Umkreis von 50 m um die Landezone dürfen keine Luftfahrzeuge abgestellt werden. Zudem haben Sprungfallschirmführer 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 (s.a. NfL 2025-1-3489 Nummer III. 5).

III. Nebenbestimmung zum UAS-Betrieb

1. UAS-Betreiber bzw. -piloten sowie der weiteren Angaben sind der Anlage 16 zu entnehmen.
2. Die Abstände zu unbeteiligten Personen gemäß der Durchführungsverordnung (DVO) (EU) 2019/947 sind zwingend zu beachten. Der Mindestabstand zwischen Vorfluggebiet und Zuschauerlinie beträgt 120 m. Gemäß Darstellungskarte des UAV-Fluggebiets beträgt der Abstand zwischen Vorfluggebiet und Zuschauerlinie 157 m.
3. Beim Betrieb in der offenen Kategorie ist die maximale Flughöhe von 120 m einzuhalten.
4. Die Wirksamkeit dieser Genehmigung steht unter der Bedingung, dass die zur Inanspruchnahme des kontrollierten Luftraums erforderliche Flugverkehrskontrollfreigabe gem. § 21 Abs. 1 Nr. 5 LuftVO vorliegt.
5. UAS dürfen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 nur unter Sichtwetterbedingungen (mindestens: 5 km Flugsicht; Abstand zu den Wolken 300 m vertikal, 1500 m horizontal) und am Tage in der Kontrollzone (CTR) betrieben werden.
6. Der jeweilige Fernpilot oder eine unmittelbar mit ihm dauerhaft in Begleitung stehende Person ist der Funker, der permanent über die Towerfrequenz für den Fluglotsen erreichbar ist.

Towerfrequenz: 118,805 Mhz

7. Es ist ein Liasonofficer (kann auch Funker oder Luftraumbeobachter sein) zu benennen, welcher im Funkkontakt mit dem Tower Berlin-Brandenburg steht und jederzeit die Position bzw. Positionsabweichungen des UAS feststellen und übermitteln kann.
8. Vor Beginn des Fluges ist die Freigabe auf der Towerfrequenz einzuholen. Die Beendigung des Fluges ist umgehend auf der Towerfrequenz zu melden. Vor erneutem Aufstieg benötigt es eine erneute Freigabe.
9. Der Start ist 15 Minuten vor Beginn des Fluges beim Tower BER unter der Telefonnummer [REDACTED] anzukündigen und eine Freigabe ist auf der Towerfrequenz einzuholen.
10. Der Tower Berlin-Brandenburg kann die Freigabe (insbesondere aus Verkehrsgründen) kurzfristig verweigern, einschränken oder widerrufen.
11. Der Betrieb des UAS ist ausschließlich parallel zur Start- und Landebahn 06R/24L (ehemals 07R/25L) zulässig. Kurven oder sonstige Flugmanöver sind in Gegenrichtung zum Publikumsbereich auszuführen.
12. Es ist Geo-Fencing entsprechend des in Anlage 11 gekennzeichneten Bereichs zu benutzen.
13. Der gleichzeitige Betrieb mehrerer UAS ist nicht gestattet.
14. Während der gesamten Flugdauer ist das UAS vom Fernpiloten oder alternativ von einem Luftraumbeobachter zu überwachen und in Sichtweite zu halten. Ferngläser, On-Board Kameras, Nachtsichtgeräte oder ähnliche technische Hilfsmittel fallen nicht unter den Begriff der direkten Sichtweite.
15. Der Flug wird nicht autonom (d.h. nicht ohne direkte Eingriffsmöglichkeit des Fernpiloten) durchgeführt.
16. Außer Kontrolle geratene UAS sind unverzüglich dem Tower Berlin-Brandenburg zu melden.
17. Bei Notfällen/ Unfällen/ Großschadensereignissen sind UAS grundsätzlich umgehend zur Landung zu bringen.
18. Der jeweils operierende Fernpilot muss während des Betriebes des UAS jederzeit durch die örtliche Luftaufsicht unter der angegebenen Mobilfunknummer erreichbar sein und den Betrieb unverzüglich einstellen, wenn die örtliche Luftaufsicht hierzu auffordert.
19. Der Genehmigungsinhaber hat alle Maßnahmen zu treffen, die zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung auf dem Aufstiegs Gelände und in dessen Umgebung erforderlich sind. Das Aufstiegs Gelände, insbesondere die Start- und Landefläche sind sorgfältig gegen das Betreten durch Unbefugte zu sichern.
20. Beim Betrieb von UAS ist auf weiteren Flugverkehr zu achten. Das UAS hat bemannten Luftfahrzeugen stets auszuweichen. Durch den Fernpiloten ist sicherzustellen, dass das UAS bei Annäherung tieffliegender Luftfahrzeuge unverzüglich landet.
21. Der Betrieb des UAS darf nur unter den Bedingungen und innerhalb der Betriebsgrenzen der Betriebsanleitung bzw. der Gebrauchsanweisung des Herstellers und nur in Sichtweite des Fernpiloten erfolgen. Der automatisch-autonome Betrieb (z. B. mittels GPS-Waypoint-Navigation) ist nur in Sichtweite erlaubt und nur, wenn der Fernpilot jederzeit mit Hilfe der Funkfernsteuerung manuell und in Echtzeit unverzüglich eingreifen kann.
22. Das UAS ist in dem bei der Antragstellung bezeichneten Fluggebiet/ Flugweg so zu betreiben, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere unbeteiligte Personen und Sachen nicht gefährdet werden.

23. Beim Betrieb des UAS muss stets ein ausreichender Sicherheitsabstand zu unbeteiligten Personen und Hindernissen eingehalten werden. Die Beurteilung eines ausreichenden Abstandes ist vom Fernpiloten so vorzunehmen, dass jegliche Beeinträchtigung und Gefährdung ausgeschlossen ist.
24. Für die Vorbereitung des Betriebes sind vom Fernpiloten alle wesentlichen Informationen über die örtlichen Gegebenheiten, die zum Zeitpunkt des Einsatzes des UAS herrschenden meteorologischen Bedingungen und Luftraumverhältnisse (kontrollierter Luftraum, Flugsicherungsanlagen u. a.) einzuholen sowie ein an den Einsatz angepasstes Notfallverfahren für das Notfallszenario „Funkausfall“ festzulegen.
25. Im Einsatzraum von Luftfahrzeugen der Polizeien des Bundes oder der Länder und der Rettungsdienste ist der Betrieb nicht erlaubt bzw. umgehend einzustellen. Die Aufnahme bzw. die Wiederaufnahme des Betriebes in einer Entfernung von 1,5 Kilometern zu einer solchen Einsatzstelle ist nur mit Genehmigung des örtlichen Einsatzleiters erlaubt.
26. Es dürfen nur Funkanlagen (Telemetrieanlagen) verwendet werden, die den für solche Anlagen geltenden Vorschriften der Bundesnetzagentur entsprechen. Bei dem Betrieb dieser Anlagen sind die geltenden Verfügungen der Bundesnetzagentur zu beachten.
27. Bei Anzeichen von Funkstörungen ist der Flugbetrieb unverzüglich einzustellen bzw. das vorab festgelegte Notfallverfahren einzuleiten. Der Flugbetrieb darf erst wiederaufgenommen werden, wenn die Störquelle eindeutig ermittelt und ausgeschaltet wurde.
28. Der Genehmigungsinhaber oder Veranstaltungsleiter hat einen Nachweis (Aufzeichnungen über den jeweiligen Flugbetrieb) über den Einsatz des UAS mit folgenden Angaben zu führen:
 - Name des Fernpiloten,
 - Datum und Uhrzeit,
 - Einsatzort (mit genauen Angaben),
 - Bezeichnung des Gerätes,
 - Dauer des Einsatzes,
 - Anzahl von Starts und Landungen,
 - Gesamtflugzeit des Einsatzes,
 - Besonderheiten, Vorkommnisse, Betriebsstörungen.

Die Aufzeichnungen sind zwei Jahre aufzubewahren und der ausstellenden Behörde auf Verlangen vorzulegen.

29. Für die Regulierung von Personen- und Sachschäden muss eine Haftpflichtversicherung nach den Vorschriften §§ 37 Absatz 1 Buchstabe a, 43 LuftVG i. V. m. § 101 ff. LuftVZO bestehen.
30. Unfälle mit Personen- oder schweren Sachschäden sowie sonstige nicht nur geringfügige Störungen im Zusammenhang mit der Ausübung dieser Genehmigung sind der Genehmigungsbehörde (Tel: 030 6091-54840) unverzüglich anzuzeigen. Die etwaige Meldepflicht nach § 7 LuftVO bleibt hiervon unberührt.
31. Diese Genehmigung oder eine Kopie davon ist digital oder in Papierform beim Betrieb des UAS mitzuführen und Vertretern der Luftfahrtbehörde, der Polizei, des Ordnungsamtes oder sonstiger betroffenen Stellen mit hoheitlichen Aufgaben auf Verlangen vorzulegen.

IV. Nebenbestimmungen 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. Gesonderte Nebenbestimmungen und Hinweise dieser Behörden sind zu beachten. Von der Veranstalterin ist der LuBB rechtzeitig vor Beginn der Abnahmeflüge ein endgültig mit der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) und den Behörden abgestimmtes Sicherheitskonzept vorzulegen.
2. Das Ausstellungsgelände ist von der Veranstalterin so zu sichern, dass es von Unbefugten nicht betreten werden kann und der unberechtigte Zugang zum sensiblen Teil des Sicherheitsbereichs des BER ausgeschlossen ist. An den Übergängen zum sensiblen Teil des Sicherheitsbereichs des BER gelten die zugelassenen Verfahren gemäß Luftsicherheitsprogramm nach Artikel 12 der VO (EG) Nr. 300/2008 i. V. m. § 8 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG).
3. Durch die Veranstalterin sind bezogen auf das Veranstaltungsgelände angemessene Sicherheitsmaßnahmen entsprechend Artikel 4 VO (EG) Nr. 300/2008 durchzuführen. Das Veranstaltungsgelände wird gemäß Anhang I Kapitel 2 VO (EG) Nr. 300/2008 als abgegrenzter Bereich definiert.
4. Ein regelmäßiger Zugang bzw. eine regelmäßige Zufahrt vom Veranstaltungsgelände zum sensiblen Teil des Sicherheitsbereichs am BER ist nicht gestattet. Ausweise der Veranstalterin berechtigen nicht zum Betreten des Sicherheitsbereichs bzw. des sensiblen Teils des Sicherheitsbereichs des Flughafens. Luffahrer und sonstiges zum Betrieb von Luftfahrzeugen erforderliches Personal betreten diese Bereiche nur über die regulären Zugangspunkte zum sensiblen Teil des Sicherheitsbereichs des Flughafens unter Berücksichtigung der Regelungen des Luftsicherheitsprogramms für den BER (LSP BER).
5. 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.
6. Die weiteren Entscheidungen und Nebenbestimmungen des Bescheids vom 07.05.2026 zur temporären Änderung des LSP BER im Zusammenhang mit der Durchführung der ILA (Gesch-Z.: 4310-50600/ILA/2026) sind zu beachten.
7. Ein ausreichender Ordnungsdienst, der zügigen Zu- und Abgang zum Ausstellungsgelände, Ordnungsfunktionen innerhalb der Ausstellung und Sicherungsfunktionen an Schnittstellen zu Sicherheitsbereichen übernimmt, ist von der Veranstalterin zu betreiben. Enges Zusammenwirken mit den Polizeibehörden des Bundes sowie der Länder Berlin und Brandenburg und den Sicherungskräften der Veranstalterin ist vorzusehen.
8. Die Veranstalterin 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 5, Maßstabsgetreuer Lageplan des Veranstaltungsgeländes ILA 2026) nicht betrieben werden.
10. Die Veranstalterin stellt bei den Verträgen mit den Ausstellenden 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 Ausstellenden.
11. Eine Veranstalterhaftpflichtversicherung mit ausreichender Mindestdeckungssumme für Personen- und/oder Sachschäden ist abzuschließen. Der LuBB ist neben der Kopie des Versicherungsnachweises auf Verlangen zusätzlich das Original vorzulegen.
12. Entsprechend ADR.OPS.B.010 der VO (EU) Nr. 139/2014 i. V. m. AMC Anhang VI zur VO (EU) Nr. 139/2014 hat die Veranstalterin ausreichend Feuerlösch- und Rettungsmittel bereitzustellen. In Notfällen wird der ILA-Feuerwehr gestattet, im Bereich des Postenfahrwegs abgestellte Luftfahrzeuge zu unterqueren. Die Veranstalterin hat dazu ein ausreichendes Lichtraumprofil vorzuhalten.

V. Nebenbestimmungen zur Vollzugskontrolle

1. Dem mit der Genehmigungsaufsicht und dem mit der Luftaufsicht beauftragten Personal der LuBB und dem Personal der Fachaufsicht (MIL) und erforderlichenfalls auch dem Personal der Bundesaufsicht (BMV) ist im Rahmen der Aufsichtstätigkeit jederzeit Zugang zu allen Bereichen des Veranstaltungsgeländes und insbesondere zu allen für die Abwicklung des Flugprogramms eingerichteten Funktionsräumen im Operations Center ILA zu gewähren.
2. Dem der LuBB zur fachlichen Unterstützung zugeordneten fliegerischen 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 Operations Center ILA 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 2025-1-3489 – und den gültigen Standards für den militärischen Flugbetrieb, Beratung der zivilen Luftfahrtbehörde hinsichtlich der Festsetzung von Nebenstimmungen und Bedingungen bei Erstellung der Veranstaltungsgenehmigung,
 - 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 der bordeigenen, aufgezeichneten Flugverlaufsdaten,
 - Unterstützung der LuBB bei der Kommunikation mit den für die Durchführung des Flugprogramms Verantwortlichen, insbesondere bei Vorkommnissen,
 - Beratung der LuBB bei allen beantragten Änderungen des Flugprogramms,
 - Beratung der LuBB bei der Einschätzung und Abwehr von flugbetrieblichen Gefahren,
 - Beratung der LuBB zu möglichen negativen flugbetrieblichen Auswirkungen bei erforderlich werdenden fluglärmbedingten Nebenstimmungen.
3. Der Veranstaltungsleiter oder der benannte Stellvertreter 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 LuBB 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 bestehenden Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs von jedem an der Luftfahrtveranstaltung Beteiligten unmittelbar zu befolgen.
 5. Der LuBB ist in unmittelbarer Nähe zum Veranstaltungsleiter ein Arbeitsplatz im ILA-Tower mit funktionstüchtiger Computer-/ Druckerausstattung sowie Telefon- und Internetanschluss zur Verfügung zu stellen.
 6. Zur Auswertung der Lärmmessungen ist den zuständigen Mitarbeitenden der FBB, Abteilung Immissionsschutz, in unmittelbarer Nähe zum Veranstaltungsleiter und zur LuBB ein Arbeitsplatz mit Computer-/ Druckerausstattung sowie Telefon- und Internetanschluss zur Verfügung zu stellen. Einzelheiten zur technischen Ausstattung sind seitens der Veranstalterin mit der Abteilung Immissionsschutz der FBB abzustimmen.
 7. Die Erteilung zusätzlicher Nebenstimmungen bleibt vorbehalten, Veranstaltungsänderungen bedürfen einer gesonderten Zustimmung der LuBB.
 8. Die Genehmigung kann nach § 75 Abs. 1 LuftVZO in Verbindung mit § 20 Abs. 3 Satz 1 bis 4 LuftVG widerrufen werden, wenn die erteilten Nebenstimmungen nicht eingehalten werden.

C. Hinweise

1. Verstöße gegen diese Genehmigung oder gegen die Nebenstimmungen können als Ordnungswidrigkeiten nach § 58 Abs. 1 Nr. 11, Abs. 3 LuftVG mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro geahndet werden, soweit die Handlung nicht nach anderen Bestimmungen mit Strafe bedroht ist.

2. Diese Genehmigung ersetzt nicht die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen oder Erlaubnisse oder privatrechtlichen Zustimmungen.
3. Belange der Luftsicherheit am BER sind nicht Gegenstand dieser Genehmigung und wurden mit Bescheid vom 16.04.2026 gesondert genehmigt.
4. Belange im Zusammenhang mit Luffahrthindernissen im Bau- und Anlagenschutzbereich des BER sind nicht Gegenstand dieser Genehmigung und wurden mit Bescheid vom 09.04.2026 (Gesch.-Z.: 110-41-802000400/2026-007/001-04965LF) und vom 30.04.2026 (Gesch.-Z.: 110-41-802000400/2026-007/002-4965aLF) gesondert genehmigt.
5. Die Befreiung von der Betriebspflicht der Rollbahn M sowie Teile der Rollbahn B, M1 und M2 wurde mit Bescheid vom 20.04.2026 (Gesch.-Z.: 110-41-801000105/2025-001/004) genehmigt.
6. Durch die DFS werden keine Verkehrsinformationen über andere Luffahrzeuge erteilt.

D. Begründung

I.

Mit Datum vom 25.02.2026 beantragten Sie die Genehmigung zur Durchführung der ILA Berlin 2026 - Internationale Luft- und Raumfahrt ausstellung Berlin-Brandenburg.

Gegenstand dieses Bescheids ist die Genehmigung von Flugvorführungen als Luffahrtveranstaltung gem. § 24 Abs. 1 LuftVG im Rahmen der Ausstellung von Produkten und Dienstleistungen aus dem gesamten Spektrum der Luffahrt-, Raumfahrt- und Ausrüstungsindustrie anlässlich der ILA Berlin 2026.

Die Ausstellung findet im südwestlichen Teil des BER sowie auf dem an das Flughafengelände angrenzenden, jedoch außerhalb des Flughafenzaunes gelegenen „Berlin ExpoCenter Airport“ statt. Die Luffahrtveranstaltung läuft parallel zu der eigentlichen Messe ILA Berlin 2026 im südlichen Teil des BER und dient der Präsentation von Luffahrzeugen und sonstiger Luffahrttechnologie für ein Fachpublikum und für die Allgemeinheit. Die ILA Berlin 2026 ist die 16. Veranstaltung dieser Art im Land Brandenburg am Standort des BER und hat inzwischen führende Bedeutung als Luft- und Raumfahrt ausstellung in Europa erlangt.

Die Luffahrtveranstaltung nutzt einen Teil der Flugbetriebsflächen der Flughafenanlage des BER (Start- und Landebahn 06R/24L Rollbahn B westlich der Kreuzung mit Rollbahn M3, Rollbahn M sowie die Rollbahnen M1 und M2 nördlich Rollbahn A). Der entsprechende Antrag der FBB zur vorübergehenden Freistellung von der Betriebspflicht für Rollbahn M sowie von Teilen der Rollbahn B, M1 und M2 vom 05.03.2026 wurde mit Bescheid vom 20.04.2026 (Gesch.-Z.: 110-41-801000105/2025-001/004) genehmigt.

Ferner war es notwendig, dass die FBB als Eigentümerin der Flächen dem Vorhaben der Veranstalterin zustimmt, auf diesen Teil des Flughafens in eigener Verantwortung den ILA-Flugbetrieb durchzuführen. Mit Schreiben vom 02.12.2025 hat die FBB ihre Zustimmung zur Durchführung der Luffahrtveranstaltung und

Nutzung der Flugbetriebsflächen in beantragtem Umfang und über den beantragten Zeitraum und der Abnahme Flüge erteilt.

Dabei ist aus Sicht der FBB im Rahmen der Nutzung des Geländes durch die Messe Berlin sicherzustellen, dass:

1. die Messe Berlin GmbH grundsätzlich für die Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes und die sichere Bewegungslenkung auf den beantragten Flächen verantwortlich ist,
2. die Flächen durch die Messe Berlin GmbH in einem betriebssicheren Zustand gehalten werden,
3. es nicht zu einer Beeinträchtigung des kommerziellen Luftverkehrs am BER kommen darf,
4. alle Sicherheitsaspekte sowie grenzpolizeiliche und zolltechnische Anforderungen für an- und abfliegenden Verkehr durch die Messe Berlin sichergestellt werden,
5. das Veranstaltungsgelände gegenüber dem Luftsicherheitsbereich des BER und dem Betriebsgelände der FBB abgesichert wird,
6. eine abgestimmte und von allen Beteiligten (FBB, Landkreis Dahme-Spreewald, Bundeswehr und Messe Berlin) unterschriebene Notfallplanung vorliegt,
7. ein abgestimmtes und von allen Beteiligten unterschriebenes ILA-Sicherheitskonzept vorliegt, das alle luftrechtlichen Sicherheitsaspekte sowie die Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit der Durchführung der Veranstaltung regelt.

Die in dem Zustimmungsschreiben dargestellten und zuvor aufgelisteten Forderungen zur Genehmigung sind durch Nebenstimmungen in der Genehmigung bzw. durch die der Genehmigung als Bestandteil beigefügten Anlagen oder sind durch die Einbindung der FBB im Planungsprozess erfüllt.

Ergänzend teilte die FBB auf Rückfrage per Mail vom 05.05.2026 mit, dass eine unterschriebene Notfallplanung entsprechend der Zustimmungserklärung der FBB nicht mehr erforderlich ist. Die FBB war in die Erstellung des Sicherheitskonzeptes der Messe Berlin durch Flughafenfeuerwehr und Mitarbeiter der FBB stets eingebunden. Da die Messe Berlin als Mieter des ILA Geländes auch die Verantwortung für dieses Gelände während des Mietzeitraumes übernommen hat, ist die Messe Berlin verantwortlich für das Notfallmanagement. Die FBB unterstützt mit Mitarbeitern der Flughafen Sicherheit und Flughafen Feuerwehr in der Operationszentrale auf dem ILA Gelände während der Messeveranstaltung.

Die Luftfahrtveranstaltung ist durch die Veranstalterin in verschiedenen Arbeitsgruppen und Arbeitskreisen entsprechend den in der Vergangenheit bewährten Verfahren vorbereitet worden. Von der Veranstalterin 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 der Veranstalterin teilgenommen.

Die LuBB hat die notwendige Stellungnahme gem. § 31 Abs. 3 i.V.m. § 31 Abs. 2 Nr. 12 LuftVG bei der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) per Mail am 14.11.2025 angefordert. Die DFS erklärt mit Schreiben vom 13.05.2026 schriftlich, dass aus Ihrer Sicht keine Bedenken zur Durchführung der ILA-Luftfahrtveranstaltung bestehen und stimmt der entsprechenden Durchführung zu. Darüber hinaus teilte die DFS per Mail vom 13.05.2026 die Mindestanforderungen zum geplanten UAS-Betrieb auf der Grundlage der Sicherheitsdokumentation UAS-Einsatz innerhalb der Flughafenbegrenzung mit, die Bestandteil dieser Genehmigung sind.

Um die betrieblichen Verfahren zur Integration des ILA Flugbetriebs in die Verfahren des BER aufgrund der aktiven Start- und Landebahn 06R/24L sicherzustellen, wurde von der Veranstalterin eine Flugbetriebsanweisung in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundes- und Landesbehörden sowie mit der DFS erstellt. Die Einzelheiten zur Durchführung der Luftfahrtveranstaltung wurden zwischen der FBB und der Veranstalterin im Vertrag zur Internationalen Luft- und Raumfahrt ausstellung ILA 2026 mit Stand vom 12.05.2026 geregelt.

Entsprechend dem Einsatzkonzept Feuerwehren (Anlage A09) stehen zusätzlich zur örtlichen Betriebsfeuerwehr zur ILA 2026 und der Flughafenfeuerwehr am BER, die Bundeswehr-Feuerwehr sowie die Freiwilligen Feuerwehren der Gemeinde Schönefeld im Fall eines zivilen oder militärischen Flugunfalls im erforderlichen Umfang zur Verfügung.

Die Gemeinde Schönefeld ist nach § 1 i.V.m. §§ 4 und 5 des Ordnungsbehördengesetzes (OBG) die zuständige Gefahrenabwehrbehörde. Zum Zwecke der Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung wird die Gemeinde Schönefeld im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die Veranstaltung der Veranstalterin notwendige Nebenstimmungen durch Ordnungsverfügung erteilen. Dies erfolgt in Abstimmung mit dem Landkreis Dahme-Spreewald als zuständige Aufsichtsbehörde (§ 7 Abs. 1 OBG).

Das von der Veranstalterin 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 FBB und der Flughafenfeuerwehr.

Im Rahmen der Abschlussbesprechung am 06.05.2026 wurde dem Fluglärmschutzbeauftragten des Landes Brandenburg Gelegenheit gegeben, Hinweise oder Bedenken im Zusammenhang mit den geplanten Rahmenbedingungen für die Flugvorführungen einschl. Zeitfensterplanung der ILA 2026 zu äußern. Der Fluglärmschutzbeauftragte erteilte seine Zustimmung zur Durchführung der ILA 2026.

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 der Veranstalterin hat die LuBB am 06.05.2026 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 Vertretenden haben ihre Zustimmung zur beabsichtigten Genehmigung der Luftfahrtveranstaltung erklärt.

II.

Die ILA Berlin 2026 wurde von einer zivilen Veranstalterin beantragt und ist daher als zivile Luftfahrtveranstaltung einzuordnen, weshalb militärische Flugvorführungen der Bundeswehr, die innerhalb der ILA 2026 stattfinden sollen, auch 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 Rn. 12). Dementsprechend werden auch die für die Genehmigung militärischer Luftfahrtveranstaltungen zuständigen Behörden nicht direkt beteiligt. Allerdings 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 BMV 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 10.03.2026) und Brandenburg (Schreiben vom 13.03.2026) ihr Einvernehmen erklärt haben, hat das BMV das Land Brandenburg, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), mit Schreiben vom 13.03.2026 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) ist die LuBB seit 2013 die zuständige Behörde für Luftfahrtveranstaltungen gemäß § 24 Abs. 1 LuftVG 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.

Das BMV hat das Land Brandenburg mit Schreiben vom 13.03.2026 nach Zustimmung durch die Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt gem. § 73 Nr. 2 LuftVZO mit der Durchführung der wegen der Betroffenheit von Berliner Luftraum länderübergreifenden Luftfahrtveranstaltung beauftragt. Die LuBB ist in diesem Zusammenhang für das Genehmigungsverfahren und die Aufsicht über die Luftfahrtveranstaltung zuständig.

Die Genehmigung zur Durchführung der ILA 2026 war im tenorierten Umfang nach § 24 Abs. 1 Satz 1 LuftVG zu erteilen. Die festgesetzten Nebenbestimmungen dienen einem störungsfreien Vollzug der

Luftfahrtveranstaltung und beruhen auf Erkenntnissen aus den Veranstaltungen der vergangenen Jahre und 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 Nebenbestimmungen 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 wirkungslos bliebe, 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 Veranstaltenden einschließlich einer umfassenden Notfallplanung sein. Die Kriterien dieses Maßstabs erweisen sich nach deren eingehender Prüfung als erfüllt, wenn und soweit die Luftfahrtveranstaltung unter Umsetzung der formulierten Nebenbestimmungen stattfindet.

Der vorgenannte Maßstab folgt aus den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder zur Genehmigung von öffentlichen Veranstaltungen nach § 24 Luftverkehrsgesetz (Luftfahrtveranstaltungen), die mit Datum vom 21.05.2025 (NfL 2025-1-3489) erlassen wurden. Diese Grundsätze wurden im Ergebnis intensiver Beratungen der Luftfahrtbehörden auf Bund/ Länderebene aufgestellt und basieren daher auf breitem und vertieftem Sachverstand der Praxis. Die dort aufgestellten Grundsätze zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit liegen unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalles der Erteilung der Genehmigung zu Grunde.

Die Bestimmungen und Nebenbestimmungen für Flugvorführungen mit Luftfahrzeugen wurden nach den Festlegungen der NfL 2025-1-3489 zur Genehmigung von öffentlichen Veranstaltungen nach § 24 LuftVG (Luftfahrtveranstaltungen) unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und den Besonderheiten der Veranstaltung getroffen.

Die vergangenen ILA-Luftfahrtveranstaltungen wurden von der Veranstalterin stets mit großer Zuverlässigkeit und Sachkunde ohne Beanstandungen durchgeführt. Der Veranstaltungsleiter ist als erfahrener Erlaubnisinhaber für Militärluftfahrzeugbesatzungen und als verantwortlicher Veranstaltungsleiter zur ILA 2026 unter Berücksichtigung langjähriger Mitwirkung bei vergangenen ILA sachkundig, um die Aufgaben und Pflichten als Veranstaltungsleiter gem. NfL 2025-1-3489 zur Durchführung der ILA 2026 erfüllen zu können. Zum Nachweis der Sachkunde wurden die zur ILA 2022 und 2024 eingereichten Unterlagen anerkannt. Sein Stellvertreter war zur ILA 2022 und 2024 bei den Tätigkeiten der Veranstaltungsleitung direkt eingebunden und mit den entsprechenden Aufgaben und Pflichten vertraut. Gegen ihre Auswahl bestehen keine Bedenken.

Das Veranstaltungsgelände ist nicht Bestandteil der am BER definierten sensiblen Teile von Sicherheitsbereichen bzw. der Luftseite des Flughafens. Hausrecht übt die Veranstalterin aus. Zeitweilig wirksame Sicherheitsmaßnahmen der FBB, 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, wurden durch die LuBB in Form einer Änderung des Luftsicherheitsprogramms für den BER gesondert zugelassen.

Das Sicherheitskonzept der Veranstalterin muss entsprechend Artikel 2 VO (EG) Nr. 300/2008 eigene Sicherheitsmaßnahmen im Sinne des Artikel 4 VO (EG) Nr. 300/2008 vorsehen, die mit dem System der zugelassenen Luftsicherheitsmaßnahmen am BER abgestimmt sein und dieses ergänzen müssen. Die im Luftsicherheitsprogramm des Flughafenunternehmens zugelassenen Sicherheitsmaßnahmen und –verfahren sind maßgebend für das ILA-Sicherheitskonzept und verbindlich zu beachten.

Die Veranstalterin 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. präzisiertere Sicherheitsmaßnahmen unter Berücksichtigung der aktuellen Gefährdungslage festlegen.

Die Bereiche Sicherheit und Flugvorführungen bedingen die permanente Anwesenheit von Mitarbeitenden der LuBB vor Ort, um den Vollzug der erteilten Nebenstimmungen sicherzustellen. Es wird sich fortlaufend mindestens ein Mitarbeiter der LuBB während der Öffnungszeiten auf dem Gelände aufhalten. Bei den vom Veranstaltungsleiter durchzuführenden Abnahmeflügen von Hochleistungsstrahlflugzeugen außerhalb der Veranstaltungszeiten und während deren Vorführung wird die LuBB die Einhaltung der Nebenstimmungen 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 werden dem Veranstaltungsleiter und der aufsichtführenden LuBB bordeigene, aufgezeichnete Flugverlaufsdaten zur sofortigen Auswertung jeder Flugbewegung zur Verfügung gestellt.

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

Besonderer Prüfung und Gewichtung bedurfte das vorgelegte Flugprogramm mit den Hochleistungsstrahlflugzeugen Eurofighter und Tornado. 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" (BMDV-Richtlinie) erarbeitet.

Eine strenge Beurteilung der von der Veranstalterin eingereichten Flugprogramme auf Übereinstimmung mit dem bereits von der ILA 2024 bekannten und nicht abgeänderten Manöverkatalog ist unter Sicherheitsgesichtspunkten begründet. Ein völliges Verbot der Darbietung der Fähigkeiten von Hochleistungsstrahlflugzeugen wäre dagegen insoweit unter Berücksichtigung der Verkaufsinteressen der Ausstellenden, der wirtschaftlichen Interessen der Veranstalterin in Form eines vom zahlenden Publikum erwarteten Programms sowie den öffentlichen Interessen an der Darbietung der Fähigkeiten der Bundeswehr und ihrer verbündeten Streitkräfte 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 endgültige Freigabe des Vorführprogramms wurde unter dem Vorbehalt einer Nachprüfung durch einen Abnahmeflug außerhalb der Veranstaltung gestellt.

Die Vorgabe in B.I.2.2., dass bei Rollbewegungen mit Strahlflugzeugen ein ausreichender Abstand zum Zuschauerbereich aufgrund des Abgasstrahls der Triebwerke einzuhalten ist, da an einem Ort eine Luftströmung von mehr als 14 m/s bzw. 50,4 km/h hervorgerufen werden können, begründet sich darauf, dass eine Windgeschwindigkeit von 14 m/s einer Windstärke im Bereich zwischen 6 und 7 auf der Beaufortskala entspricht. 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.

Soweit durch die Flugvorführungen Gebiete außerhalb des Veranstaltungsgeländes im südlichen Bereich betroffen sind, hat die Veranstalterin gem. B.IV.1. Maßnahmen für die in diesem Bereich gelegenen öffentlichen Straßen und Wege zur Unterbindung von Ansammlungen Schaulustiger zu veranlassen. In Zusammenarbeit mit den zuständigen Ordnungsbehörden wurde ein abgestimmtes Konzept (Anlage A22: Besondere Maßnahmen Verkehr), in dem auf die Verhinderung des Aufenthaltes von Personen in dem Gefahrenbereich eingegangen wird, entwickelt.

Bei der ILA 2018 war es notwendig, die landseitige Flughafen-Umfahrungsstraße westlich der SLB-Schwelle 06R aufgrund von zu erwartenden Menschenansammlungen zu sperren. Eine entsprechende Sperrung ist nach Rücksprache mit der Polizeidirektion Süd des Landes Brandenburg erforderlich. Eine Definition als „Erweiterter Veranstaltungsbereich“ und somit eine Hausrechtswahrnehmung im Bereich der Spotterpoints durch die Messe

Berlin wird umgesetzt. Darüber hinaus ist der benannte Bereich mit einer Beschilderung (Anordnung Halteverbot) zu belegen. Weitere im Rahmen der Einsatzbereitschaft lageabhängig erforderliche Maßnahmen werden seitens der Polizeidirektion Süd berücksichtigt.

Mindestens ein Mitarbeiter der LuBB überwacht die Einhaltung der vielfältigen Nebenstimmungen 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 Arbeitsplatz für die LuBB eingerichtet und mit den erforderlichen technischen Hilfsmitteln ausgestattet. Die diensthabenden Mitarbeiter der LuBB 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 Luftfahrtbehörde. Vertreter der LuBB nehmen ferner an den täglichen Briefings der Veranstalterin für das Vorführpersonal teil und stehen in allen flugbetrieblichen Fragen beratend zur Verfügung.

Bestandteil des Veranstaltungskonzeptes sowie der wirtschaftlichen Konzeption der Luftfahrtveranstaltung sind weiterhin tägliche Flugdarbietungen mit militärischen Hochleistungsstrahlflugzeugen, die seit 2022 jedoch im deutlich geringeren Umfang im Vergleich zu den ILA der vorangegangenen Jahre vorgesehen sind. Bei der ILA 2022 und 2024 ist es zu Fluglärmbeschwerden mit Konzentration auf den südlichen und südwestlichen Anrainerbereich des Flughafens gekommen, welche insbesondere die hohen Lärmbelastigungen während der Vorführung militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge zum Inhalt hatten.

Die Fluglärmkommission für den BER (Kommission nach § 32b LuftVG) hat die LuBB bereits im Jahr 2002 durch Beschluss 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 Nebenstimmungen der Genehmigung“ festgesetzt werden. Darüber hinaus wurde der LuBB empfohlen, „eindeutige Aussagen zu den Nebenstimmungen zu treffen“. Die Fluglärmkommission hatte die LuBB zudem bereits vor der ILA 2002 durch Beschluss vom aus dem Jahr 2001 aufgefordert, keine „Schaufüge mit strahlgetriebenen militärischen Kampfflugzeugen“ zu genehmigen und die Veranstalterin aufgefordert, freiwillig darauf zu verzichten. Sowohl die Veranstalterin als auch der Flughafenunternehmer haben dazu Stellung genommen, sodass dieser Punkt in den folgenden Sitzungen der Fluglärmkommission erörtert wurde. Im Gegensatz zu den im Vorfeld der ILA 2004 bis 2010 gefassten, gleichlautenden Beschlüssen, wurde bei erneuter Befassung der Fluglärmkommission für die ILA 2018, ILA 2022, ILA 2024 und für die ILA 2026 nicht erneut ein derartiger Beschluss gefasst.

Speziell wegen der Lärmbeschwerden bei der ILA hat die Veranstalterin 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 ft) für militärische Strahlflugzeuge über dicht besiedeltem

Gebiet hat zu einer deutlichen Lärmreduzierung in diesen Gebieten geführt. Dieses Konzept zur Lärmreduzierung hat sich seit der ILA 2008 mit der Folge eines festzustellenden deutlichen Rückgangs der Lärmbeschwerden bewährt und wird auch während der Darbietungen bei der ILA 2026 Anwendung finden.

Aus diesem Grund hat die LuBB erneut festgelegt, dass von militärischen Strahlflugzeugen über dicht besiedelten Gebieten generell eine Mindesthöhe von 450 m (1 500 ft) über Grund einzuhalten ist. Obwohl sich durch die Anpassung der Vorführgebiete die Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet am Rangsdorfer See (SPA Nuthe-Nieplitz-Niederung) ausgeschlossen sind, hat die LuBB die selbstauferlegte Beschränkung einer Mindesthöhe von 2000 ft über Grund über dem Schutzgebiet in der Genehmigung beibehalten, um auch im Falle unvorhergesehener Flugbewegungen außerhalb des Vorführgebietes eine besondere Sensibilität für das Gebiet zu schaffen. Über diesen Gebieten dürfen außerdem keine 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 BER stattfindet. Die Vorführgebiete sind aus diesem Grund, wie bereits seit der ILA 2014 nicht mehr nördlich des Veranstaltungsgeländes angeordnet, sondern wurden in den Bereich südlich des Veranstaltungsgeländes verlagert. Zur ILA 2022 und ILA 2024 wurde ein Vorführgebiet festgelegt, das für die ILA 2026 verkleinert wurde. Folglich berührt die vorgesehene Display Area mit einer Ost-West-Ausdehnung von 6 NM nicht 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 deutlich geringerem Niveau bewegen. Dennoch ist nicht auszuschließen, dass die Lärmbelastung in der Umgebung des Flughafens insbesondere bei Flügen militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge sowie unter Umständen bei der Vorführung großer strahlgetriebener militärischer und ziviler Transportflugzeuge über der durch den normalen Flugbetrieb am BER verursachten Belästigung liegen wird.

Die LuBB geht davon aus, dass insbesondere aus den Flugvorführungen militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge (Eurofighter, Tornado) im Rahmen des Flugprogramms der ILA sowie den notwendigen Abnahmeflügen für diese Luftfahrzeuge außerhalb der Öffnungszeiten der ILA erhebliche Lärmbelastungen für die Anwohner des BER resultieren können, die im normalen Flugbetrieb des Flughafens dauerhaft nicht hingenommen werden könnten, auch wenn die ILA 2026 im Verhältnis zu Veranstaltungen vor 2022 erheblich weniger Vorführflüge vorsieht.

Demgegenüber steht das Interesse der Allgemeinheit und der Veranstalterin an der Durchführung der ILA als international bedeutende Luft- und Raumfahrtindustriemesse mit regionaler und überregionaler wirtschaftlicher und arbeitsmarktpolitischer Bedeutung für den Hochtechnologiestandort Deutschland 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 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 und die Entwicklung der Hauptstadtregion in diesem Bereich zu fördern. Aufgrund der aktuellen sicherheits- und geopolitischen Lage zählt die ILA als Forum für militärische Luftfahrt und luftfahrtbezogene Bereiche der Wehrtechnik zu den sicherheitspolitisch wichtigsten Veranstaltungen Europas. Die Deutsche Luftwaffe der Bundeswehr nutzt den Rahmen der ILA auch 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 breit 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 der Veranstalterin an der Gestaltung und Durchführung eines Flugprogramms unter Einschluss der Darbietung militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge, welches dem international üblichen Niveau entspricht. Insbesondere ein Verzicht auf Vorführungen militärischen Fluggeräts wäre nicht angemessen und würde die erfolgreiche Durchführung der ILA beeinträchtigen, zumal die Veranstalterin strenge Sicherheitsvorkehrungen zum Schutz der Besucher und Anwohner vor Lärm, Unfällen und Havarien getroffen hat.

Im Rahmen der Gegenüberstellung der aufgezeigten Argumente und ihrer Abwägung ist zu prüfen, ob und inwieweit eine über das übliche Maß hinausgehende 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 (vgl. Schiller in Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum LuftVG, § 9 Rn. 51 ff.).

Dabei ist besonders der zeitlich auf insgesamt maximal 15 Tage befristete (Abnahmeflüge + Veranstaltungszeitraum + Abflüge) vergleichsweise kurze Zeitraum möglicher Belästigungen zu berücksichtigen, wobei die ILA grundsätzlich im Zwei-Jahres-Rhythmus stattfinden soll. Um den Interessen der Anwohner Rechnung zu tragen und die Lärmbelästigungen zu begrenzen, wurde die Genehmigung mit Nebenstimmungen

versehen. Abnahme- und Übungsflüge sind auf der ILA entsprechend Anlage 3 ab Montag, 03.06.2026 möglich. Vorführ-, Abnahme- und Übungsflüge von lärmintensiven Luftfahrzeugen sind nur in der Zeit von 09:00 Uhr bis 12:30 Uhr und 14:30 Uhr bis 20:00 Uhr möglich. Ausnahmen sind nur auf begründeten Antrag mit Erlaubnis durch die LuBB in Einvernehmen mit und dem Fluglärmschutzbeauftragten für den BER möglich.

Auf der Static Display Area werden die Exponate grundsätzlich mit Bodenstromgeräten (Ground Power Unit, GPU) versorgt, allerdings ist der Betrieb von Hilfsgasturbinen (Auxiliary Power Unit, APU) einzelner Luftfahrzeuge nicht grundsätzlich auszuschließen. Der Planänderungsantrag Nr. 26 „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ sieht bei gleicher Anzahl der Flugbewegungszahlen und gleicher Flugstreckenbelegung wie bei dem Planänderungsantrag Nr. 20 einen zusätzlichen Betrieb der APU an 5 Positionen auf der SDA-Fläche sowie an 4 Positionen auf der Rollbahn B vor. Eine Zunahme der Fluglärmbelastung durch den äquivalenten Dauerschallpegel in einer Größe von gerundet 0,1 dB(A) am Tage ist nur an dem zusätzlich bestimmten Nachweisort Sec6 (Farbgrafikstraße 1-3) in Selchow zu erwarten, der sich in geringer Entfernung von der vorgesehene SDA befindet. Für den Nachtzeitraum sind Veränderungen der Belastung gegenüber den Berechnungen für den Planänderungsantrag Nr. 20 auszuschließen, da in der Nachtzeit kein APU-Betrieb erfolgen wird.

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

Auch für die ILA 2026 wird an dieser Stelle erneut auf das lärmmedizinische Gutachten von Univ.-Prof. Dr. physiol. habil. Manfred Spreng aus dem Jahr 2007 verwiesen. In diesem kommt er zu dem Ergebnis, dass bezüglich der Vermeidung von Gehörschäden durch ein einmaliges Überflugereignis 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 $L_{AF,max} = 111$ dB(A) eingehalten werden sollte. Da die ILA nur jeweils alle zwei Jahre stattfindet und diesjährig auf eine Dauer von 15 Tagen beschränkt ist, ist der von Prof. Dr. Spreng beschriebene Fall kurzzeitiger Einwirkungen für die ILA auch in diesem Jahr wieder anwendbar.

Zur Vermeidung extraauraler Gesundheitsschäden durch Überflüge militärischer Hochleistungsstrahlflugzeuge muss zwar zunächst auf den für den Gesamttag an Verkehrsflughäfen angewandten präventiven Richtwert von 25 x 90 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 x 94 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 Dauer jeweils tolerable mittlere Maximalpegel (L_{tol}) und nicht zu überschreitende maximale Pegelanstiegsgeschwindigkeiten (S_{max}) als ortsbegone genaue Richtwerte berechnen.

In einem im Nachgang der ILA 2008 erstellten Bericht von Prof. Dr. Spreng aus dem Jahr 2010 kommt er 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 von 2007 hinausgehen, liegen laut Prof. Dr. Spreng nicht vor. Die dort erarbeiteten lärmmedizinischen Kriterien bedürfen laut Prof. Dr. Spreng keiner Änderung.

Gestützt auf die o.g. gutachterlichen Ausführungen von Prof. Dr. Spreng von 2007 und 2010, hat die LuBB für die Luftfahrtveranstaltung zur Messung der Überflugeräusche eindeutige Kriterien festgelegt. Für die Messung der Überflugeräusche ist die DIN 45643-2, Ausgabe 2011-02 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 im Nachgang zur ILA 2012 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 LuBB 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 x 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. Das in Ziffer B.I.1.26 dazu verbindlich festgelegte Maßnahmenmodell beruht auf den Erkenntnissen und Erfahrungswerten vergangener Luftfahrtveranstaltungen, insbesondere der ILA 2024. Es dient der Sicherstellung der Einhaltung der in Ziffer B.I.1.23 festgesetzten Lärmgrenzwerte und der verhältnismäßigen Durchsetzung durch ein abgestuftes Eskalationssystem. Die erste Eskalationsstufe sieht bei erstmaliger Überschreitung des zulässigen Maximalpegels von 111 dB(A) eine Verwarnung des verantwortlichen Luftfahrzeugführenden durch die Veranstaltungsleitung sowie eine entsprechende Anpassung des Vorführbetriebs vor, insbesondere in denjenigen Programmteilen, bei denen eine erneute Überschreitung zu erwarten ist. Diese Maßnahme wahrt die

Verhältnismäßigkeit, indem sie zunächst das mildeste geeignete Mittel zur Grenzwerteinhaltung einsetzt. Die zweite Eskalationsstufe greift bei wiederholter Überschreitung des Maximalpegels von 111 dB(A). In diesem Fall ist mindestens der betroffene Teil des Flugprogramms zu untersagen. Die LuBB behält sich dabei vor, die Flugvorführungen mit dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster vollumfänglich zu untersagen, sofern dies zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte erforderlich ist.

Darüber hinaus kann die Untersagung auf weitere Teile des Flugprogramms ausgedehnt werden, sofern die vorherrschenden äußeren Bedingungen – insbesondere meteorologischer Natur, wie etwa Windrichtung und -stärke oder Begünstigungen bei der Schallausbreitung – eine Überschreitung der festgesetzten Grenzwerte an den verfügbaren Messstellen erwarten lassen. Diese vorausschauende Betrachtung ist zum Schutz der Anrainer geboten.

Das Maximal-Häufigkeitskriterium von 19 x 94 dB(A) ist nicht als Auslösekriterium, sondern zur Vorsorge festgelegt. Das heißt, dass dann, wenn diese Anzahl an Lärmereignissen in einer Größenordnung von 94 dB(A) bereits nahe der 19 liegt und für eine Folgevorführung auf Grund entsprechender Erfahrungswerte der Vergangenheit die Überschreitung dieser Anzahl zu erwarten ist, so sind Teile des Flugprogramms am betreffenden Veranstaltungstag einzuschränken oder zu untersagen. Das Häufigkeitskriterium ist insoweit ein gleichrangiger Maßstab neben dem Maximalpegelkriterium. Im Falle dessen, dass wegen einer tatsächlichen oder drohenden Überschreitung der Maximalhäufigkeit durch vorherige Vorführungen eine Folgevorführung nicht mehr stattfinden darf, kann für den Folgetag das Flugprogramm auch in der Weise angepasst werden, dass die vom Wegfall betroffenen Programmteile am Folgetag vorgezogen werden.

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 07.06.2010 - 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 die Veranstalterin eine unverhältnismäßige Maßnahme, zumal sich auf die vorstehend geschilderte Verfahrensweise ein ausreichender Schutz der Anwohner realisieren lässt.

Zum Vollzug der erteilten Nebenstimmungen und Widerrufsvorbehalte zum Lärmschutz ist seitens der LuBB in Fortsetzung der Verfahrensweise ab 2014 während der Luftfahrtveranstaltung eine fortwährende Auswertung der Daten aus den fest installierten Fluglärmmessstellen des BER im Bereich des Vorführgebietes beabsichtigt. Die Formulierung der Nebenstimmung unter B.I.1.24 trägt die LuBB der von ihr erteilten 3. Änderung und Ergänzung 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 B.I.1.24 im Weiteren nicht zu berücksichtigen ist. Die Messstelle liegt unmittelbar im westlichen An- und Abflugbereich der Südbahn 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 seit 2014 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 LuBB dem aus den bisher festgestellten Messergebnissen abzuleitenden Bedarf nach permanenter Einbeziehung der dortigen Anwohner in die Einhaltung der in B.I.1.23 genannten Pegel. Entsprechendes gilt für den Bereich der für die Überwachung des Flugbetriebs auf der Nordbahn eingerichteten Messstation Selchow.

Auch wird die LuBB während der diesjährigen Luftfahrtveranstaltung jeden Tag in Zusammenarbeit mit der Veranstalterin und der FBB eine aktuelle Bewertung der Fluglärmsituation vornehmen und über ggf. zusätzlich zu treffende Lärmschutzmaßnahmen entscheiden. Darüber hinaus wurde die Nebenstimmung erteilt, dass während der gesamten Dauer der Flugvorführungen (einschl. der Abnahmeflüge) seitens der Veranstalterin 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 LuBB 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 Fluglärmmeßanlagen nicht abgedeckt sind, andererseits weitere akustische Parameter erfasst werden können. Entsprechend der insoweit bewährten Praxis seit 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 Fluglärmmeßanlage 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 der Veranstalterin schon aufgrund der äußerst geringen Zahl an Lärmbeschwerden nicht für individuelle Messungen eingesetzt werden mussten. Durch den für die ILA 2026 gegenüber den Veranstaltungen vor der Corona-Pandemie deutlich reduzierten Umfang an lärmintensiven Flugvorführungen hält die LuBB die bewährten Maßnahmen für ausreichend. Bei dem als lärmintensiv geplanten Vorführungen des Eurofighters handelt es sich um ein Programm und Fluggerät, dass von vorangehenden Veranstaltungen bereits bekannt ist und keine unerwarteten neuen Belastungen erwarten lässt. Eine darüber hinaus erhöhte Lärmbelastung durch Vorführungen des Tornado ist nicht anzunehmen und wird im Rahmen der Abnahmeflüge überprüft. Darüber hinaus wurde das

Netz an festen Messstellen der Flughafenbetreiberin seit der Eröffnung des BER gegenüber früheren Veranstaltungen noch erweitert, sodass bei Bedarf noch weitere Messstellen einbezogen werden können.

Um die rechtzeitige Auswertung der Lärmmessungen zu unterstützen, ist die Veranstalterin beauftragt worden, einem Mitarbeiter der Abteilung Immissionsschutz der FBB einen Arbeitsraum bzw. ein separates Büro mit entsprechender technischer Ausstattung in der Nähe der LuBB 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.

Daneben hat sich die LuBB mit der Frage auseinandergesetzt, ob durch die Luftfahrtveranstaltung eine Beeinträchtigung von Tieren, insbesondere 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 den Zeitraum der Luftfahrtveranstaltung 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 und ergänzende naturschutzfachliche Stellungnahme mit Datum vom 26.03. 2018 eingereicht. Für die letztlich ausgefallene ILA 2020 wurde die Stellungnahme grundlegend erneuert (07.11.2019). Dieses 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 Erhaltungszielen 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 LuBB 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. Ergänzend wurde für die ILA 2026 eine naturschutzfachliche Beurteilung in Form einer Kurzstellungnahme durch die Froelich & Sporbeck GmbH & Co.KG mit Datum vom 26.01.2026, aktualisierte Fassung vom 20.04.2026, sowie eine Potenzialabschätzung zum Artenschutz ebenfalls in Form einer Kurzstellungnahme durch die Froelich & Sporbeck GmbH und Co.KG mit Datum vom 30.03.2026, aktualisierte Fassung vom 20.04.2026, erstellt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die im Jahr 2019 untersuchten Wirkfaktoren auch im Rahmen der ILA 2026 nicht geeignet sind, naturschutzrechtliche (erhebliche) Beeinträchtigungen im Wirkungsbereich auszulösen.

Die LuBB stimmte deshalb den Feststellungen und Ergebnissen des Gutachtens unter Berücksichtigung der ergänzenden Kurzstellungnahme zu.

Für die LuBB sind nach alledem auch für die Veranstaltung in 2026 nachteilige Auswirkungen auf die Natura 2000 Gebiete in der betroffenen Umgebung der Veranstaltung von vornherein ausgeschlossen. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, 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. Bei der fachlichen Bewertung hat die LuBB sich die Feststellungen der o.g. gutachterlichen Stellungnahmen zu Eigen gemacht und dabei zusätzlich berücksichtigt, dass die ILA 2026 gegenüber den vor 2022 durchgeführten Veranstaltungen vom Umfang deutlich kleiner ist. Sowohl das bei den Vorführungen überflogene Gebiet ist kleiner und konzentriert sich auf die verkleinerte „Display Area“. Auch die Anzahl und Art der Vorführungen hat sich verringert, sodass von vornherein mit weniger Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

Neben der deutlichen Reduzierung des Flugprogramms hat die LuBB auch berücksichtigt, dass seit November 2020 auf der Südbahn des Verkehrsflughafens regulärer Flugbetrieb entsprechend der luftverkehrsrechtlichen Zulassung des Flughafens stattfindet und die angrenzenden Gebiete demnach entsprechend tatsächlich vorbelastet sind.

Die Messe Berlin GmbH hat das Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU) im Zusammenhang mit der vom 10. bis 14.06.2026 beabsichtigten Durchführung der ILA um Stellungnahme zur FFH-Verträglichkeit des Vorhabens gebeten. Die übermittelten Unterlagen wurden vom LfU gemäß der Zuständigkeit aus § 16 Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz (BbgNatSchAG) geprüft. Die entsprechende Stellungnahme vom 27.04.2026 (Gesch-Z.: LFU-N1-4506/123+14#178811/2026) wurde der LuBB übermittelt. Darin wird festgestellt, dass alle Flugvorführungen im Rahmen der ILA 2026 in der Display Area erfolgen, welche kleiner als die Abgrenzung des „Display-Area Small“ im Umwelttechnischen Gutachten zu Europäischen Schutzgebieten für eine behördliche

FFH-Vorprüfung (07.11.2019) ist. Demnach liegen die folgenden Natura 2000-Gebiete vollständig oder anteilig im Überflugbereich:

- FFH-Gebiet DE 3646-303 „Brunnluch“
- FFH-Gebiet DE 3746-309 „Zülowniederung“ (anteilig)

Weitere Natura 2000-Gebiete liegen in räumlicher Nähe zum Display Area, werden aber grundsätzlich nicht überflogen:

- FFH-Gebiet DE 3646-302 „Glasowbachniederung“
- EU-Vogelschutzgebiet DE 3744-421 „Nuthe- Nieplitz-Niederung“ (darin teilweise gelegen der Rangsdorfer See)

Auch das LfU schließt sich den Ausführungen in den oben genannten Gutachten der Veranstalterin an. Danach sind die von dem Vorhaben ausgehenden Wirkfaktoren (Lärm, visuelle Beeinträchtigung) nach Einschätzung des LfU nicht geeignet, erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten im Wirkungsbereich der Display Area zu verursachen. Dies ergibt sich insbesondere aus der Anzahl der Flüge und den vorgesehenen Überflughöhen.

Das LfU stellt jedoch fest, dass aufgrund der Nähe des Vogelschutzgebietes „Nuthe-Nieplitz-Niederung“ zur Display Area und der für diesen Bereich angegebenen Mindestflughöhen von bis zu 300 m (1.000 ft) für nicht strahlgetriebene Luftfahrzeuge eine erhebliche Beeinträchtigung ohne das Vorliegen einer entsprechenden Verträglichkeitsprüfung nicht ausgeschlossen werden kann. Zur Vermeidung einer derartigen Beeinträchtigung ist eine Mindestflughöhe von 600 m (2.000 ft) über diesem Schutzgebiet auch für andere als strahlgetriebene Luftfahrzeuge anzuwenden. Diese Maßnahme ist geeignet, eine erhebliche Beeinträchtigung von vornherein auszuschließen.

Ferner wurden die artenschutzrechtlichen Belange in einer Potenzialabschätzung zum Artenschutz untersucht. In dieser Potenzialabschätzung wurde festgestellt, dass eine Verletzung der Verbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1–3 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden kann. Vor diesem Hintergrund wurden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen festgelegt, die ein vorsorgliches Maßnahmenkonzept zum Schutz besonders störungsempfindlicher Vogelarten darstellen. Insbesondere sind die Maßnahmen aV 2.1 bis aV 2.5 sowie aV 4 gemäß der Potenzialabschätzung zum Artenschutz anzuwenden. In den betroffenen Gebieten ist eine Mindestflughöhe von 600 m (2.000 ft) einzuhalten. Die betreffenden Flächenumgriffe sind in Anhang 1 des Gutachtens dargestellt.

Unter Berücksichtigung der zeitlich begrenzten Wirkungsdauer lärmbedingter Störungen sind die festgelegten Maßnahmen geeignet, die artenschutzrechtlichen Schutzbedürfnisse zu gewährleisten.

Die LuBB stimmt deshalb den Feststellungen und Ergebnissen des Gutachtens unter Berücksichtigung der festgelegten Maßnahmen zu.

Dieser Auffassung wird seitens des LfU gefolgt und das Einvernehmen nach § 16 BbgNatSchAG erteilt.

Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung erfolgt auf der Grundlage des § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Danach kommt die Anordnung der sofortigen Vollziehung nur in Betracht, wenn sie im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden Interesse eines Beteiligten angezeigt ist. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist sowohl unter Berücksichtigung des an der Durchführung der Luftfahrtveranstaltung bestehenden überwiegenden besonderen öffentlichen Interesses als auch der überwiegenden besonderen privaten Interessen der Veranstalterin begründet.

Nach § 80 Abs. 3 VwGO ist das besondere Interesse an der sofortigen Vollziehung schriftlich zu begründen.

Die ILA 2026 findet als Luftfahrtveranstaltung und Industriemesse bereits zum 17. Mal am Standort des heutigen BER 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.

Es besteht somit ein besonderes wirtschafts- und arbeitsmarktpolitisch begründetes öffentliches Interesse an der Durchführung der Veranstaltung im genehmigten 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. Zudem kommt der ILA eine besondere Bedeutung für die wirtschaftliche Zusammenarbeit mit den NATO- und EU- Ländern zu.

Der Ausfall der Luftfahrtveranstaltung oder von Teilen davon würde angesichts der erwarteten Teilnahme von rund 650 Ausstellern aus 29 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 die Veranstalterin dargelegt, dass in die seit zwei Jahren andauernde Vorbereitung der ILA erhebliche Mittel investiert worden sind, die im zweistelligen Millionenbereich liegen.

Aus den genannten Gesichtspunkten ist der Veranstalterin 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 der Veranstalterin 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 LuBB entsprechend den Vorgaben des BMV einen auf vielfältigen Erfahrungen beruhenden umfangreichen Katalog an Sicherheitsnebenstimmungen 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 zu einem möglichen 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 LuBB unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Belästigungen mit lärmintensiven Flugvorführungen, einschließlich der aus Sicherheitsgründen unverzichtbaren Abnahmeflüge, an insgesamt maximal 15 Tagen bei einem vorgesehenen 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.

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, sodass die Anordnung der sofortigen Vollziehung geboten und begründet ist.

E. Kostenentscheidung und Kostenfestsetzung

Die vorstehende Amtshandlung ist nach §§ 1, 2 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftkostV) kostenpflichtig. Gemäß § 2 Abs. 1 LuftkostV i.V.m. Abschnitt VI Ziffer 9 des Gebührenverzeichnisses zur LuftkostV im Anhang zu § 2 Abs. 1 LuftkostV wird eine Gebühr in Höhe von

10.300,- € (in Worten: zehntausenddreihundert Euro)

festgesetzt.

Das Gebührenverzeichnis sieht bei der Erteilung einer Aufstiegsgenehmigung nach Ziffer 9 eine Rahmengebühr von 50 bis 10.300 Euro vor. Bei der Festsetzung der Gebühr wurden einerseits der Prüfungsumfang und behördliche Aufwand der Verwaltungsbehörde im Rahmen des Verfahrens berücksichtigt. Andererseits waren auch der wirtschaftliche Wert bzw. der sonstige Nutzen der Amtshandlung für Sie sowie Ihre wirtschaftlichen Verhältnisse (vgl. § 9 Verwaltungskostengesetz i. d. F. bis zum 14.08.2013) zu berücksichtigen.

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 2026 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.

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

Bitte leisten Sie die Zahlung der Gebühr entsprechend den in der Zahlungsaufforderung (Anlage 17) enthaltenen Angaben.

F. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats Widerspruch bei der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg, Mittelstraße 5/ 5a, 12529 Schönefeld, erhoben werden.

Im Auftrag

Carsten Diekmann

Das Dokument ist digital erstellt, elektronisch schlussgezeichnet und ohne Unterschrift gültig.