

JOCHEN HÄGELE
RECHTSANWALT UND VIZEPRÄSIDENT DER AOPA-GERMANY



FOTO: AOPA-GERMANY

SCHEINARGUMENT SICHERHEIT

Luftraumbeschränkungen Mit allerlei Begründungen nehmen die Versuche zu, die Nutzung des Luftraums durch die Allgemeine Luftfahrt weiter einzuschränken

Die Restriktionen für den Luftraum der Allgemeinen Luftfahrt nehmen immer mehr zu. Umweltpolitische Belange, technologische Entwicklungen sowie vorgebliche Sicherheitsinteressen spielen dabei eine Rolle. So gibt es vereinzelte Vorstöße Unterer Naturschutzbehörden zur Sperrung von Lufträumen in Naturschutz-, Fauna-Flora-Habitat- und Vogelschutzgebieten. Ob das rechtmäßig ist, werden bald Gerichte entscheiden müssen.

Des Weiteren wird derzeit die Absenkung des Luftraums C von Flugfläche 100 auf FL95 diskutiert. Was zunächst marginal erscheint, führt bei näherer Betrachtung dazu, dass die höchste Halbkreishöhe in östlicher Flugrichtung FL75 ist. Es gehen also letztlich 2000 Fuß verloren.

Ferner droht durch die Einbindung von unbemannten Fluggeräten, also Drohnen, mittels des sogenannten U-Space eine Einschränkung des Luftraums G unterhalb von 500 Fuß. Dabei noch nicht berücksichtigt sind Lufttaxis wie City-Airbus, Volocopter oder Lilium Jet. Auch mit denen müssen wir uns – wenn auch erst in fernerer Zukunft – aller Voraussicht nach den Luftraum teilen.

Gegen die konkrete Einschränkung des Luftraums bei Politikerbesuchen aus »Sicherheitsgründen« gingen die Flugplatzgesellschaft Schönhagen, der Aeroclub Nordrhein-Westfalen, ein gewerbliches Luftfahrtunternehmen, ein Flugsportverein sowie ein weiterer Pilot in getrennten Klageverfahren vor. Dabei ging es um großräumige Flugbeschränkungsgebiete, die vom Bundesverkehrsministerium erlassen wurden. Anwaltlich vertreten wurden sie dabei vom Autor dieses Artikels sowie von Patrick Kreimer.

Die zwei beklagten Flugbeschränkungsgebiete wurden anlässlich des Staatsbesuchs des türkischen Präsidenten Erdogan Ende September 2018 eingerichtet. Das Flugbeschränkungsgebiet ED-R Humboldt war kreisförmig um Berlin Mitte mit einem Radius von 30 Nautischen Meilen (NM) vom Boden bis FL100 angelegt. Das Gebiet ED-R Köln hatte bei gleicher Ausdehnung den Kölner Flughafen als Zentrum. Die Kölner ED-R galt am 29. September von 10 bis 22 Uhr UTC; die ED-R Humboldt vom 27. September um 9 Uhr UTC bis zum 29. September um 10 Uhr UTC.

Es stand in beiden Klageverfahren nicht die grundsätzliche Rechtmäßigkeit von Flugbeschränkungsgebieten anlässlich von Staatsbesuchen zur Debatte, sondern deren unangemessene räumliche und zeitliche Ausdehnung, die schwerwiegende wirtschaftliche und damit finanzielle Beeinträchtigungen Betroffener zur Folge hat, etwa Luftfahrtunternehmen, Flugschulen oder Werften.

Die Klägerseiten erhoben erhebliche Zweifel an der Eignung, Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit einer so weitgehenden Einschränkung der Allgemeinen Luftfahrt. Unter anderem wurde vorgetragen, dass das Gefahrenpo-



Vernetzt

Die deutsche AOPA ist Mitglied im International Council of Aircraft Owners and Pilots Associations (IAOPA), dem Zusammenschluss der vielen nationalen AOPAs weltweit

tenzial kleiner Flugzeuge sehr gering ist und es keinerlei konkrete Hinweise für eine Anschlagsgefahr aus diesem Bereich gab. Außerdem könnten die Sperrgebiete die Sicherheit nicht gewährleisten, wenn zugleich Passagierjets ungehindert Verkehrsflughäfen innerhalb der Sperrgebiete anfliegen durften. Zudem wiesen die Kläger auf die anlässlich der Münchener Sicherheitskonferenz und des Oktoberfests eingerichteten Sperrgebiete hin. Sie haben einen Radius von nur 3 NM, ergänzt um eine Radio Mandatory Zone (RMZ) mit 9 NM Radius. In Berlin kommt noch hinzu, dass sich um das Regierungsviertel ohnehin die dauerhaft eingerichtete ED-R 146 befindet, mit einem Radius von 3 NM und einer Höhe vom Boden bis in 5000 Fuß MSL. Es erschließt sich nicht, warum ein Sperrgebiet dieses Ausmaßes in München sowie zum Schutz unserer Bundesregierung genügt, bei den Staatsbesuchen in Berlin und Köln jedoch nicht.

Das Verwaltungsgericht Berlin beschäftigte sich mit beiden Verfahren am 27. Juni. Schon bei der vorläufigen Würdigung der Sach- und Rechtslage ließ der Vorsitzende Richter anklingen, dass zum jetzigen Zeitpunkt die Klagen wohl nicht zum Erfolg führen würden. So sah dann letztlich – wenig überraschend – auch das Ergebnis aus. Die berechtigten Einwendungen fanden offenbar kein Gehör.

Gegen das Urteil betreffend der ED-R Humboldt in Berlin wurde nun Berufung eingelegt. Auch die Luftfahrtverbände engagieren sich weiter für den Erhalt unseres Luftraums!