

22.09.06**Vk - In - U - Wi****Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Zweite Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften
über Anforderungen an den Betrieb der Luftfahrzeuge****A. Problem und Ziel**

Durch unzureichende Regelungen in einigen Bereichen des Luftverkehrsrechts ergibt sich zum Zwecke der Verwaltungsvereinfachung ein Änderungsbedarf. Dies betrifft die Bereiche Nutzung des Luftraums im Bereich von Starts- und Landungen außerhalb des Flugplatzes, einschließlich der sonstigen Nutzung des Luftraums und den Bereich des Einflugs von ausländischem Luftfahrtgerät. Außerdem ist der Einsatz insbesondere von Hubschraubern zur Medienberichterstattung zu regeln, der oftmals unter Außerachtlassung der geltenden Sicherheitsmindesthöhen erfolgt und dabei zu Beeinträchtigungen des Rettungseinsatzes am Boden führt und darüber hinaus den Einsatz von Hubschraubern der Polizei und der Rettungsdienste in Unfallorten oder in Katastrophengebieten gefährden kann. Durch klarstellende Regelungen ist sicherzustellen, dass aus Flugsicherheitsgründen der Flugbetrieb großer Verkehrsflugzeuge auf Flugplätze beschränkt bleibt, an denen ein kontrollierter Instrumentenflugbetrieb durchgeführt werden kann. Vor dem Hintergrund europäischer Rechtsentwicklungen auf dem Gebiet der bilateralen Luftverkehrsbeziehungen mit ausländischen Staaten ist eine Anpassung des deutschen Rechts vorzunehmen, um das Verfahren zur Verteilung von Verkehrsrechten an Luftfahrtunternehmen rechtsförmlich in das bestehende luftrechtliche Regelwerk einzubinden. Vorschriften der Verordnung über Luftfahrtpersonal und der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät sind der europäischen Rechtsentwicklung anzupassen.

B. Lösung

Anpassung der einschlägigen Vorschriften der Verordnungen im Bereich des Luftverkehrs. Bei dieser Gelegenheit sind auch redaktionelle Korrekturen vorzunehmen.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Für Bund, Länder und Gemeinden entstehen durch die Änderung keine höheren oder zusätzlichen Aufwendungen.

2. Vollzugaufwand

Für die Länder könnten im Bereich des sog. Platzverweises durch die Ausrüstung mit Leuchtgeschossen Kosten entstehen. Ansonsten soll der Vollzugaufwand durch eindeutigere Regelungen zugunsten von Bund und Ländern vermindert werden.

E. Sonstige Kosten

Durch die Neuregelung entstehen keine zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft, insbesondere nicht für kleine und mittelständische Unternehmen. Auswirkungen auf Einzelpreise, auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 668/06

22.09.06

Vk - In - U - Wi

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Zweite Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften
über Anforderungen an den Betrieb der Luftfahrzeuge

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 21. September 2006

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Peter Harry Carstensen

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
zu erlassende

Zweite Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über
Anforderungen an den Betrieb der Luftfahrzeuge

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas de Maizière

**Zweite Verordnung
zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften
über Anforderungen an den Betrieb der Luftfahrzeuge**

Vom ...

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 3, 4, 8, 9, 9a, 12, Abs. 1 Satz 3 und Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 und Nr. 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), von denen § 32 Abs. 1 Satz 1 zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. April 2005 (BGBl. I S. 1070) und § 32 Abs. 4 Satz 1 zuletzt durch Artikel 285 Nr. 7 Buchstabe c der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 22. November 2005 (BGBl. I S. 3197), verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, hinsichtlich § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen:

**Artikel 1
Änderung der Luftverkehrs-Ordnung**

Die Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 132 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zu § 15 wird wie folgt gefasst:

„§ 15 Erlaubnisbedürftige Außenstarts und Außenlandungen nach § 25 des Luftverkehrsgesetzes“
 - b) Nach der Angabe zu § 15 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 15a Verbotene Nutzung des Luftraums“
 - c) Die Angabe zu § 16 wird wie folgt gefasst:

„§ 16 Erlaubnisbedürftige Nutzung des Luftraums“
2. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Sicherheitsmindesthöhe darf nur unterschritten werden, soweit es bei Start und Landung notwendig ist. Sicherheitsmindesthöhe ist die Höhe, bei der weder eine unnötige Lärmbelästigung im Sinne des § 1 Abs. 2 noch im Falle einer Notlandung eine unnötige Gefährdung von Personen und Sachen zu befürchten ist. Über Städten,

anderen dicht besiedelten Gebieten, Industrieanlagen, Menschenansammlungen, Unglücksorten sowie Katastrophengebieten beträgt die Sicherheitsmindesthöhe mindestens 300 Meter (1 000 Fuß) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 600 Metern, in allen übrigen Fällen 150 Meter (500 Fuß) über Grund oder Wasser. Segelflugzeuge, Hängegleiter und Gleitsegel können die Höhe von 150 Metern (500 Fuß) auch unterschreiten, wenn die Art ihres Betriebs dies notwendig macht und eine Gefahr für Personen und Sachen nicht zu befürchten ist.“

b) In Absatz 3 wird jeweils die Angabe „m“ durch die Angabe „Meter“ ersetzt; in Satz 1 wird nach der Angabe „Absatz 1 Satz 2“ die Angabe „und 3“ eingefügt.

c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Für Flüge zu besonderen Zwecken kann die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes für einzelne Flüge oder eine Reihe von Flügen Ausnahmen zulassen, soweit dies für den jeweiligen Zweck erforderlich ist und dadurch keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung eintritt. Wird ausnahmsweise eine Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe über Industrieanlagen, Menschenansammlungen, Unglücksorten oder Katastrophengebieten zugelassen, ist der Luftfahrzeugführer verpflichtet:

1. sich vor Antritt des Fluges bei einer von der Luftfahrtbehörde des Landes bestimmten Stelle zu melden und folgende Angaben zu machen:
 - a) Ort und Zeit des Einsatzes des Luftfahrzeugs,
 - b) voraussichtliche Dauer der Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe und
 - c) Kennzeichen und Muster des Luftfahrzeugs,
2. vor Antritt des Fluges die Flugdurchführung mit der jeweils zuständigen Stelle abzustimmen,
3. während der Dauer der Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe eine ständige Funkempfangsbereitschaft zu halten und auf Warnsignale gemäß § 4 der Anlage 2 zu achten,
4. sich nach Aufforderung der zuständigen Behörde unverzüglich aus dem Gebiet zu entfernen.“

3. § 11c wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 3 wird die Angabe „§ 10 Abs. 4 Satz 2“ durch die Angabe „§ 9 Abs. 4 Satz 2“ ersetzt.

b) In Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 und in Absatz 3 wird jeweils die Angabe „§ 10 Abs. 6“ durch die Angabe „§ 10 Absatz 1 Nr. 2“ ersetzt.

4. Die §§ 15 und 16 werden durch die folgenden §§ 15, 15a und 16 ersetzt:

„§ 15

**Erlaubnisbedürftige Außenstarts und Außenlandungen
nach § 25 des Luftverkehrsgesetzes**

(1) Starts und Landungen von Luftfahrzeugen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze bedürfen der Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes, soweit nicht der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes zuständig ist. Die Erlaubnis für Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln schließt Schleppstarts durch Winden ein.

(2) Absatz 1 gilt für Außenlandungen mit Sprungfallschirmen entsprechend.

(3) Außenlandungen von Segelflugzeugen mit und ohne Hilfsantrieb, Hängegleitern und Gleitsegeln, die sich auf einem Überlandflug befinden, sowie von bemannten Freiballonen bedürfen keiner Erlaubnis nach § 25 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes.“

§ 15a

Verbotene Nutzung des Luftraums

(1) In einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen sind folgende Arten der Nutzung des Luftraums verboten:

1. das Steigenlassen von Drachen oder das Betreiben von Schirmdrachen,
2. der Aufstieg von Feuerwerkskörpern während der Betriebszeit des Flugplatzes,
3. der Betrieb von Scheinwerfern oder optischen Lichtsignalgeräten, insbesondere Lasergeräte, die geeignet sind, den Flugbetrieb an einem Flugplatz zu stören.

(2) Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann Ausnahmen von dem Verbot nach Absatz 1 zulassen, wenn von der beantragten Nutzung des Luftraums keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgehen.

§ 16

Erlaubnisbedürftige Nutzung des Luftraums

(1) Die folgenden Arten der Nutzung des Luftraums bedürfen im Übrigen der Erlaubnis:

1. der Aufstieg von Flugmodellen
 - a) mit mehr als 5 Kilogramm Gesamtmasse,
 - b) mit Raketenantrieb, sofern der Treibsatz mehr als 20 Gramm beträgt,
 - c) mit Verbrennungsmotor in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von Wohngebieten,

- d) aller Art in einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen, auf Flugplätzen bedarf der Betrieb von Flugmodellen darüber hinaus der Zustimmung der Luftaufsichtsstelle oder der Flugleitung,
2. das Steigenlassen von Drachen und Schirmdrachen, wenn sie mit einem Seil von mehr als 100 Meter gehalten werden,
 3. der Aufstieg von Feuerwerkskörpern, deren brennbare Masse (Anfeuerung und Effektsatz) mehr als 20 Gramm beträgt,
 4. der Aufstieg von Fesselballonen, wenn sie mit einem Halteseil von mehr als 30 Metern Länge gehalten werden,
 5. der Betrieb von fern- oder ungesteuerten Flugkörpern mit Eigenantrieb,
 6. der Betrieb von Scheinwerfern oder optischen Lichtsignalgeräten, insbesondere Lasergeräte, die geeignet sind, Luftfahrzeugführer während des An- und Abflugs zu oder von einem Flugplatz zu blenden.
- (2) Das Halteseil von unbemannten Fesselballonen sowie Drachen ist in Abständen von 100 Metern bei Tage durch rotweiße Fähnchen, bei Nacht durch rote und weiße Lichter so kenntlich zu machen, dass es von anderen Luftfahrzeugen aus erkennbar ist.
- (3) Zuständige Behörde für die Erteilung der Erlaubnis nach Absatz 1 ist die örtlich zuständige Behörde des Landes, soweit nicht der Beauftragte nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes zuständig ist.
- (4) Die Erlaubnis wird erteilt, wenn die beabsichtigten Nutzungen nicht zu einer Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs oder die öffentliche Sicherheit oder Ordnung führen können. Die Erlaubnis kann mit Nebenbestimmungen versehen und Personen oder Personenvereinigungen für den Einzelfall oder allgemein erteilt werden. Die Behörde bestimmt nach ihrem pflichtgemäßen Ermessen, welche Unterlagen der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis enthalten muss. Sie kann insbesondere das Gutachten eines Sachverständigen über die Eignung des Geländes und des Luftraums, in dem der Flugbetrieb stattfinden soll, verlangen.
- (5) Die Erteilung einer Erlaubnis kann vom Nachweis der Zustimmung des Grundstückseigentümers oder sonstigen Nutzungsberechtigten abhängig gemacht werden.“
5. In § 21 Abs. 4 Satz 1 sind nach dem Wort „militärisches“ die Wörter „oder polizeiliches“ und in Satz 2 nach dem Wort „militärischen“ die Wörter „oder polizeilichen“ einzufügen.

6. Dem § 22 Abs. 1 Nr. 8 werden die folgenden Halbsätze angefügt:

„für Luftfahrzeuge, die auf Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle betrieben werden, gilt die Meldung als abgegeben, wenn der Flugplan von der Flugverkehrskontrollstelle angenommen worden ist; für Schulungsflüge, Flugzeugschleppstarts und Segelflugbetrieb mit ständig wechselnden Segelflugzeugführern können mit der örtlichen Luftaufsicht oder der Flugleitung auf dem Flugplatz besondere Vereinbarungen getroffen werden;“

7. § 22a wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

(1) Der Führer eines Flugzeugs mit einer Höchstabflugmasse von mehr als 14 000 Kilogramm darf bei Flügen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen auf einem Flugplatz im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland nur starten oder landen, wenn

1. für den Start Instrumentenabflugverfahren und für die Landung Instrumentenanflugverfahren festgelegt sind,
2. eine Flugverkehrskontrolle vorhanden ist.

- b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann für einzelne Flüge Ausnahmen von Absatz 1 zulassen, wenn eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs nicht zu erwarten ist.“

8. § 43 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Nummer 11 wird folgende Nummer 11a eingefügt:

„11a. einer Vorschrift des § 6 Abs. 4 Satz 2 über Verpflichtungen bei Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe zuwiderhandelt;“

- b) In Nummer 19a werden die Wörter „oder § 16 Abs. 3a Satz 2“ gestrichen.

- c) Nach Nummer 19a wird folgende Nummer 19b eingefügt:

„19b. entgegen § 15a den Luftraum nutzt;“

- d) Nummer 20 wird wie folgt gefasst:

„20. ohne Erlaubnis nach § 16 Abs. 1 den Luftraum nutzt, der Vorschrift des § 16 Abs. 2 zuwiderhandelt oder gegen die Auflage einer ihm nach § 16 Abs. 1 erteilten Erlaubnis verstößt;“

9. Die Anlage 2 (zu § 21 LuftVO) wird wie folgt geändert:

a) § 4 wird wie folgt gefasst:

„§ 4

(1) Eine Folge von Leuchtgeschossen, die in Abständen von 10 Sekunden vom Boden abgefeuert oder von einem anderen Luftfahrzeug abgegeben werden und von denen sich jedes in rote und grüne Lichter oder Sterne zerlegt, zeigt dem Luftfahrzeugführer an, dass er in einem Gefahrengebiet, insbesondere an einem Unglücksort oder in einem Katastrophengebiet, oder unbefugt in einem Gebiet mit Flugbeschränkungen oder einem Luftsperrgebiet fliegt, oder im Begriff ist, in eines dieser Gebiete einzufiegen.

(2) Der Luftfahrzeugführer hat die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen und das Gebiet unverzüglich zu verlassen.“

b) In § 6 Nr. 5 Buchstabe c wird das Wort „abgerundet“ durch das Wort „gerundet“ ersetzt.

10. Die Anlage 5 (zu § 4 Abs. 2 bis 4, § 26 Abs. 1, § 26a Abs. 2 und § 28 Abs. 1 und 2 LuftVO) wird wie folgt geändert:

In der Spalte „Mindestwetterbedingungen für Flüge nach Sichtflugregeln“ werden bei der Klasse B die Wörter „und jeweils frei von Wolken“ durch die Wörter „und jeweiliger Abstand von Wolken in waagerechter Richtung 1,5 Kilometer, in senkrechter Richtung 300 Meter (1 000 Fuß)“ ersetzt.

Artikel 2 **Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 27. Juli 2005 (BGBl. I S. 2275) wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden die Angaben zu den Unterabschnitten 9 und 10 des Vierten Abschnitts wie folgt gefasst:

- | | | |
|-----|---|--------------|
| „9. | Ausflug oder Verbringung deutscher Luftfahrzeuge aus dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland | 90 bis 93a |
| 10. | Einflug und Verbringung ausländischer Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland | 94 bis 100a“ |

2. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 wird das Wort „des“ durch die Wörter „eines motorgetriebenen“ ersetzt.

3. Die §§ 9 und 10 werden wie folgt gefasst:

„§ 9

Verkehrszulassung, Rücknahme und Widerruf

(1) Die zuständige Stelle lässt das Luftfahrtgerät durch Erteilung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses nach Anlage 1 zum Verkehr zu; hierbei legt sie den Verwendungszweck (Kategorie) fest. Das Lufttüchtigkeitszeugnis ist beim Betrieb des Luftfahrtgeräts mitzuführen.

(2) Die Zulassung kann eingeschränkt, geändert, mit Auflagen verbunden und befristet werden. Die Zulassung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder eine Anzeige nach § 102a eingeht.

(3) Ist die Zulassung zurückgenommen oder widerrufen worden, so hat die zuständige Stelle das Lufttüchtigkeitszeugnis einzuziehen.

(4) Die zuständige Stelle erteilt für das Luftfahrzeug bei der Verkehrszulassung nach Absatz 1 Satz 1 ein Lärmzeugnis, wenn die Einhaltung der nach § 3 Abs. 3 bekannt gegebenen Geräuschgrenzwerte durch Übereinstimmung des Luftfahrzeugs mit dem Muster oder durch die Bescheinigung nach § 8 Abs. 2 Nr. 6 nachgewiesen ist. Das Lärmzeugnis muss enthalten:

1. das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
2. Art und Muster des Luftfahrzeugs,
3. die Werknummer der Zelle des Luftfahrzeugs,
4. die Höchstmasse, bei der die Einhaltung der Anforderungen für das Lärmzeugnis nachgewiesen wurde,
5. bei Flugzeugen, für die ein Antrag auf Erteilung der Musterzulassung ab dem 6. Oktober 1977 gestellt worden ist, die Geräuschpegel,
6. Angabe jeder zusätzlichen Änderung, die zur Einhaltung der Anforderungen für das Lärmzeugnis vorgenommen wurde.

§ 10

Anerkennung ausländischer Lärmzeugnisse

(1) Nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilte Lärmzeugnisse ausländisch registrierter Luftfahrzeuge oder ihnen entsprechende Urkunden werden als gültig anerkannt, wenn sie die Angaben nach § 9 Abs. 4 Satz 2 enthalten und die ausgewiesenen Geräuschpegel die folgenden Geräuschgrenzwerte einhalten:

1. bei Flugzeugen mit Strahltriebwerken, die eine maximal zulässige Startmasse von weniger als 34 000 Kilogramm besitzen und deren Baureihe mit Sitzplätzen für höchstens 19 Passagiere zugelassen ist, gelten folgende Geräuschgrenzwerte:
 - a) am seitlichen und am Anflugmesspunkt 102 EPNdB (Effective Perceived Noise dB),
 - b) am Start-Überflugmesspunkt 93 EPNdB,

Bis zu zwei Geräuschgrenzwerte dürfen um insgesamt bis zu 4 EPNdB überschritten werden, jedoch an einem einzelnen Geräuschmesspunkt nicht mehr als 3 EPNdB. Die Überschreitungen insgesamt müssen durch geringere Geräuschpegel an anderen Geräuschmesspunkten ausgeglichen werden.
2. bei Flugzeugen mit Strahltriebwerken, die eine maximal zulässige Startmasse von 34 000 Kilogramm oder darüber besitzen oder deren Baureihe mit Sitzplätzen für mehr als 19 Passagiere zugelassen ist sowie bei Propellerflugzeugen mit höchstzulässiger Startmasse über 8 618 Kilogramm gelten folgende Geräuschgrenzwerte:
 - a) am seitlichen Messpunkt 103 EPNdB (Effective Perceived Noise dB) bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 400 000 Kilogramm oder darüber; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse bis auf 94 EPNdB bei 35 000 Kilogramm; darunter bleibt er konstant,
 - b) am Start-Überflugmesspunkt
 - aa) 101 EPNdB bei Flugzeugen mit weniger als drei Triebwerken und mit einer höchstzulässigen Startmasse von 385 000 Kilogramm oder darüber; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils 4 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 89 EPNdB; darunter bleibt er konstant,
 - bb) 104 EPNdB bei Flugzeugen mit drei Triebwerken und mit einer höchstzulässigen Startmasse von 385 000 Kilogramm oder darüber; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils 4 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 89 EPNdB; darunter bleibt er konstant,
 - cc) 106 EPNdB bei Flugzeugen mit mehr als drei Triebwerken und mit einer höchstzulässigen Startmasse von 385 000 Kilogramm oder darüber; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils 4 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 89 EPNdB; darunter bleibt er konstant,
 - c) am Anflugmesspunkt 105 EPNdB bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 280 000 Kilogramm oder darüber; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse bis auf 98 EPNdB bei 35 000 Kilogramm; darunter bleibt er konstant.

Bis zu zwei Geräuschgrenzwerte dürfen zusammen um insgesamt bis zu 3 EPNdB überschritten werden, jedoch an einem einzelnen Geräuschmesspunkt nicht mehr als 2 EPNdB. Die Überschreitungen insgesamt müssen durch geringere Geräuschpegel an anderen Geräuschmesspunkten ausgeglichen werden.

(2) Für alle übrigen Propellerflugzeuge, Motorsegler und Drehflügler gelten die nach § 3 Abs. 3 bekannt gegebenen Geräuschgrenzwerte.“

4. In § 12 Abs. 3 wird die Zahl „10“ durch die Zahl „9“ ersetzt.

5. § 42 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Genehmigung des Flughafens ist für seine Anlage und seinen Betrieb zu erteilen. Sie hat in Übereinstimmung mit den einschlägigen Rechtsvorschriften des nationalen Rechts und des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft sowie mit den für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, insbesondere des Anhangs 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, zu erfolgen. Dabei sind die für Anlage und Betrieb erlassenen allgemeinen Verwaltungsvorschriften des Bundes zu beachten, von denen nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer von ihm bestimmten Stelle abgewichen werden darf. Die Genehmigung kann mit Auflagen und sonstigen Nebenbestimmungen, insbesondere zur Einschränkung von Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Flughafens, für die Einhaltung der in Satz 2 und 3 genannten Vorschriften und für die Gewährleistung des Betriebs gegenüber Luftfahrthindernissen, verbunden und befristet werden.“

b) In Absatz 2 Nr. 9 werden der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 10 angefügt:

„10. die nach Absatz 1 Satz 4 zu erfüllenden Auflagen.“

c) In Absatz 4 Satz 2 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgender Satzteil angefügt:

„die Angaben nach Absatz 2 Nr. 10 jedoch nur dann, wenn die Auflagen auch der Einschränkung von Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Flughafens dienen.“

6. § 52 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Für die Genehmigung des Landeplatzes gilt § 42 Abs. 1 entsprechend.“

b) In Absatz 2 Nr. 1 wird die Angabe „und 8“ durch die Angabe „bis 10“ ersetzt.

- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
„§ 42 Abs. 4 gilt entsprechend.“

- 7. § 54 Abs. 2 Satz 3 wird aufgehoben.

- 8. § 57 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
„(1) Für die Genehmigung eines Segelfluggeländes gilt § 42 Abs. 1 entsprechend.“
 - b) In Absatz 2 Nr. 1 werden nach der Angabe „3“ ein Komma und die Angaben „9 und 10“ eingefügt.
 - c) In Absatz 3 Satz 2 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt und folgender Satzteil angefügt:
„§ 42 Abs. 4 Satz 2, 2. Halbsatz gilt entsprechend.“

- 9. Nach § 62 wird folgender neuer § 62a eingefügt:

**„§ 62a
Flugliniengenehmigung
für Luftfahrtunternehmen mit Hauptsitz im Geltungsbereich des
Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft**

(1) Die Flugliniengenehmigung nach § 21 Abs. 1 bis 3 des Luftverkehrsgesetzes für Luftfahrtunternehmen mit Hauptsitz im Geltungsbereich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer anderen von ihm bestimmten Stelle erteilt.

(2) Übersteigt die Zahl der Luftfahrtunternehmen, die ihr Interesse an der Ausübung von Verkehrsrechten bekundet haben oder der Umfang der beantragten Nutzung von Verkehrsrechten den Rahmen, der in einem nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Aushandlung und Durchführung von Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten (ABl. EU Nr. L 157 vom 30. April 2004, S. 7; ABl. EU Nr. L 195 vom 2. Juni 2004, S. 3) mit einem ausländischen Staat vereinbarten Luftverkehrsabkommen hinsichtlich Designierung und Verkehrsrechten gesetzt ist, wird die Flugliniengenehmigung nur solchen Luftfahrtunternehmen erteilt, die sich zuvor erfolgreich in einem Verfahren über die Aufteilung von Verkehrsrechten aus einem Luftverkehrsabkommen

um die Nutzung von mindestens einem Verkehrsrecht zur Durchführung von Fluglinienverkehr mit dem ausländischen Staat beworben haben.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung legt das Verfahren über die Aufteilung der sich aus Luftverkehrsabkommen mit ausländischen Staaten für Luftfahrtunternehmen mit Hauptsitz im Geltungsbereich des Luftverkehrsrechts der Europäischen Gemeinschaft ergebenden Verkehrsrechte fest. Es gibt dieses Verfahren im Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.“

10. § 75 wird wie folgt gefasst:

„§ 75
Nebenbestimmungen und Aufsicht

(1) Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden. § 20 Abs. 3 Satz 1 bis 4 des Luftverkehrsgesetzes gilt entsprechend.

(2) Für die Aufsicht gilt § 65 entsprechend.“

11. Die Überschrift des Unterabschnittes 9 des Vierten Abschnittes vor § 90 wird wie folgt gefasst:

„9. Ausflug oder Verbringung deutscher Luftfahrzeuge
aus dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland“

12. In § 90 werden die Wörter „zur Ausreise“ durch die Wörter „zum Ausflug“ ersetzt.

13. § 91 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „der beabsichtigten Flüge“ durch die Wörter „des beabsichtigten Ausflugs“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Nummern 4 und 5 werden die Wörter „der Ausreise“ durch die Wörter „des Ausflugs“ ersetzt.

14. § 92 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

§ 92
„Erlaubnisfreier Ausflug und erlaubnisfreie Verbringung“

- b) In Absatz 1 werden die Wörter „zu nichtgewerblichen Zwecken“ durch die Wörter „für Flüge, die nicht der Genehmigungspflicht des § 20 des Luftverkehrsgesetzes unterliegen“ ersetzt.

- c) In Absatz 3 werden in Satz 1 das Wort „Ausreisen“ durch die Wörter „Ausflüge deutscher Luftfahrzeuge“ und in Satz 2 das Wort „Ausreisen“ durch die Wörter „Ausflügen deutscher Luftfahrzeuge“ ersetzt.

15. § 93 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird Satz 1 wie folgt gefasst:

„Die Erlaubnis wird für jeden einzelnen Ausflug oder allgemein oder für den Ausflug nach bestimmten Staaten erteilt.“

- b) In Absatz 2 werden die Wörter „Bei Einzelausreise“ durch die Wörter „Für den einzelnen Ausflug“ und die Wörter „der Ausreise“ durch die Wörter „des Ausflugs“ ersetzt.

16. Nach § 93 wird folgender § 93a angefügt:

„ § 93a

Verbringung von Luftfahrzeugen auf andere Weise aus dem Hoheitsgebiet der
Bundesrepublik Deutschland

Dem Ausflug im Sinne der Vorschriften dieses Unterabschnitts steht die Verbringung von Luftfahrzeugen auf andere Weise aus dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland gleich.“

17. Die Überschrift des Unterabschnittes 10 des Vierten Abschnittes vor § 94 wird wie folgt gefasst:

„10. Einflug und Verbringung ausländischer Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der
Bundesrepublik Deutschland“

18. § 94 wird wie folgt gefasst:

„§ 94
Erlaubnisbehörde

Die Erlaubnis zum Einflug nach § 2 Abs. 7 des Luftverkehrsgesetzes wird, unbeschadet von § 97, vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder einer von ihm bestimmten Stelle erteilt.“

19. § 95 wird wie folgt gefasst:

„§ 95

Antrag auf Erteilung der Erlaubnis

(1) Der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis muss enthalten

1. den Namen und die Anschrift des Luftfahrzeughalters,
2. das Luftfahrzeugmuster sowie das Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs,
3. die vorgesehene Ankunftszeit nach Datum und Uhrzeit und den voraussichtlichen Zeitpunkt des Weiter- oder Rückflugs,
4. den Ausgangs- und Zielflugplatz sowie gegebenenfalls Zwischenlandeplätze im Bundesgebiet,
5. die Anzahl der Fluggäste und Art und Menge der Fracht, den Zweck des Fluges, insbesondere bei Beförderung einer geschlossenen Gruppe, Angabe, wo die Gruppe ursprünglich zusammengestellt wurde,
6. bei Charterung den Namen, die Anschrift und den Geschäftszweig des Charterers.

Die Erlaubnisbehörde kann weitere Angaben verlangen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder eine von ihm bestimmte Stelle gibt die Einzelheiten des Antragsverfahrens für die Erlaubniserteilung in Form allgemeiner Verwaltungsvorschriften bekannt.

(2) Der Antrag muss für Einflüge im nichtplanmäßigen Verkehr mit Landungen zu gewerblichen Zwecken (Gelegenheitsverkehr), sofern nicht der Fall des Absatzes 3 vorliegt, spätestens zwei volle Werktage vor Beginn des beabsichtigten Fluges, bei einer Reihe von mehr als vier Flügen spätestens vier Wochen vor Beginn der beabsichtigten Flüge bei der Erlaubnisbehörde eingegangen sein. Bei der Berechnung der Frist gilt der Sonnabend nicht als Werktag.

(3) Dient ein Einflug im Gelegenheitsverkehr dazu, in der Bundesrepublik Deutschland Fluggäste neu aufzunehmen, so ist dem Antrag ferner eine Bescheinigung darüber, dass der Haftpflichtversicherungsschutz nach § 99 Abs. 5 besteht, beizufügen. Neuaufnahme von Fluggästen liegt dann nicht vor, wenn die Fluggäste vorher auf Grund des gleichen Vertragsverhältnisses mit einem demselben Unternehmen gehörenden oder für dieses Unternehmen fliegenden Luftfahrzeug in den Geltungsbereich dieser Verordnung gebracht wurden.“

20. § 96 wird wie folgt gefasst:

„§ 96
Vereinfachte Erteilung der Erlaubnis

Für den Einflug von Luftfahrzeugen, welche die vorgeschriebenen Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen eines ICAO-Mitgliedstaates führen, gilt die Erlaubnis für den Einflug im Gelegenheitsverkehr, mit Ausnahme der Flüge nach § 95 Abs. 3, als erteilt, wenn der Antrag rechtzeitig gestellt und nicht vor der angegebenen Zeit des Einflugs abgelehnt wird. Die Rechtswirkungen nach Satz 1 treten nur dann ein, wenn der Antrag von einem nach § 15 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bestellten inländischen Empfangsbevollmächtigten eingereicht wurde, der zugleich der Genehmigungsbehörde als Zustellungsbevollmächtigter nach § 8 des Verwaltungszustellungsgesetzes benannt worden ist.“

21. § 96a wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift werden die Wörter „erlaubnisfreier Einreise“ durch das Wort „Erlaubnisfreiheit“ ersetzt.

b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Angabe „§ 96“ durch die Wörter „§ 2 Abs. 7 des Luftverkehrsgesetzes“ und die Wörter „die Einreise“ durch die Wörter „den Einflug oder die Verbringung in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „Die Einreise“ durch die Wörter „Der Einflug oder die Verbringung in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland“ ersetzt.

22. Nach § 96a wird folgender § 96b eingefügt:

„§ 96b
Verpflichtung zum Verlassen
des Hoheitsgebiets der Bundesrepublik Deutschland

Luftfahrzeuge, für die eine Erlaubnis zum Einflug erteilt worden ist, haben dieses spätestens mit Ablauf der im Antrag oder in der Erlaubniserteilung genannten Frist, oder, falls keine Frist angegeben ist, nach Erledigung des mit dem Einflug verfolgten Zweckes wieder zu verlassen. In besonderen Ausnahmefällen kann auf Antrag die Aufenthaltsdauer verlängert werden.“

23. § 97 wird wie folgt gefasst:

„§ 97
Ausländische Staatsluftfahrzeuge

(1) Die Erlaubnis zum Einflug von ausländischen Luftfahrzeugen, die im Militärdienst verwendet werden, erteilt das Bundesministerium der Verteidigung.

(2) Für ausländische Luftfahrzeuge, die im Zoll- oder Polizeidienst verwendet werden, ist ein gesonderter Antrag auf Erteilung der Einflugerlaubnis nicht erforderlich, sofern eine entsprechende Angabe in dem nach § 25 der Luftverkehrs-Ordnung vorgesehenen Flugplan bei der zuständigen Flugverkehrskontrolle erfolgt. Die Erlaubnis gilt als erteilt, wenn die zuständige Behörde (§ 94) nicht ausdrücklich ablehnt.

(3) Das Bundesministerium der Verteidigung tritt in den Fällen des Absatzes 1 an die Stelle der in § 78 Abs. 1 genannten Erlaubnisbehörde.“

24. Nach § 100 wird folgender § 100a angefügt:

„§ 100a
Verbringung von Luftfahrzeugen auf andere Weise in das Hoheitsgebiet
der Bundesrepublik Deutschland

Dem Einflug im Sinne der Vorschriften dieses Unterabschnitts steht die Verbringung von Luftfahrzeugen auf andere Weise in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland gleich.“

25. § 108 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 5 Buchstabe a wird jeweils die Zahl „10“ durch die Zahl „9“ ersetzt.
- b) Absatz 1 Nummer 13 wird wie folgt geändert:
 - aa) Dem Buchstaben a wird folgender Buchstabe a vorangestellt:
 - „a) § 96b nicht oder nicht rechtzeitig ausfliegt oder das Luftfahrzeug auf sonstige Weise aus dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland verbringt,“
 - bb) Die bisherigen Buchstaben a bis d werden die Buchstaben b bis e.

Artikel 3 Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Februar 1984 (BGBl. I S. 265), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 10. Februar 2003 (BGBl. I S. 182), wird wie folgt geändert:

- 1. In § 104 Abs. 3 Nr. 1 Buchstabe b, Nr. 2 Buchstabe b, Nr. 3 Buchstabe b und § 106 Abs. 2 und Abs. 3 wird die Angabe „JAR-145-“ jeweils durch das Wort „Instandhaltungs-“ ersetzt.

2. In § 109 Abs. 4 Satz 1 und § 110 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 werden die Wörter „luftfahrttechnischen Betrieb nach JAR-145“ jeweils durch das Wort „Instandhaltungsbetrieb“ ersetzt.
3. In § 111a Abs. 1 wird Satz 1 wie folgt gefasst:

„Freigabeberechtigtes Personal nach 145.A.30 des Anhangs II (Teil-145) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. EU Nr. L 315 S. 1) bedarf einer Berechtigung.“

Artikel 4

Änderung der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät

Die Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät vom 3. August 1998 (BGBl. I S. 2011), zuletzt geändert durch Artikel 462 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), wird wie folgt geändert:

1. In § 11 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „der von den Europäischen Gemeinschaften als Technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt in der jeweils jüngsten im Amtsblatt der EG bekannt gemachten Fassung der JAR-145 (ABl. EG Nr. C 297 vom 25. Oktober 1994 S. 12)“ durch die Wörter „des Anhangs II (Teil-145) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. EU Nr. L 315 S. 1)“ ersetzt.
2. In § 13 Abs. 1 werden die Wörter „der JAR-145 in der jeweils jüngsten im Amtsblatt der EG bekannt gemachten Fassung“ durch die Wörter „des Anhangs II (Teil-145) der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung der Verordnung über die Betriebsdienste der Flugsicherung

§ 19 der Verordnung über die Betriebsdienste der Flugsicherung vom 17. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2068), zuletzt geändert durch Artikel 457 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift wird das Wort „Luftfahrer“ durch die Wörter „die Luftfahrt“ ersetzt.
2. Absatz 1 Satz 2 wird aufgehoben.

Artikel 6
Änderung der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät

§ 1 Abs. 1 Nr. 1 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät vom 4. März 1970 (BGBl. I S. 262), zuletzt geändert durch Artikel 449 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), wird wie folgt gefasst:

„1. nach § 1c Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes,“

Artikel 7
Aufhebung von Verordnungen

Folgende Verordnungen werden aufgehoben:

1. die Verordnung über die elektronische Ausrüstung der Luftfahrzeuge (Bauvorschrift Nr. 1 für Luftfahrtgerät) in der im Bundesgesetzblatt III, Gliederungsnummer 96-1-7, veröffentlichten bereinigten Fassung,
2. die Erste Durchführungsverordnung zur Verordnung über die elektronische Ausrüstung der Luftfahrzeuge (Mindestforderungen für die Nachbildung der Betriebsbedingungen der elektronischen Ausrüstung der Luftfahrzeuge) vom 1. April 1968 (BAnz. Nr. 82 vom 30. April 1968),
3. die Zweite Durchführungsverordnung zur Verordnung über die elektronische Ausrüstung der Luftfahrzeuge (Mindestforderungen an VHF-Sende- und Empfangsgeräte für den Sprechverkehr) vom 1. April 1968 (BAnz. Nr. 82 vom 30. April 1968), zuletzt geändert durch Artikel 334 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304),
4. die Dritte Durchführungsverordnung zur Verordnung über die elektronische Ausrüstung der Luftfahrzeuge (Mindestanforderungen an VOR-Navigations-Empfangsanlagen) vom 1. April 1968 (BAnz. Nr. 82 vom 30. April 1968), zuletzt geändert durch Artikel 335 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304).

Artikel 8
In-Kraft-Treten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Die Änderungsverordnung dient im Wesentlichen der Klarstellung in Regelungsbereichen, in denen teils unklare und teils unzureichende Regelungen zu Anwendungsproblemen geführt haben.

Durch die Änderung der Luftverkehrs-Ordnung wird zum einen das Problem beim Einsatz insbesondere von Hubschraubern zur Medienberichterstattung geregelt. Der Einsatz erfolgt oftmals unter Außerachtlassung der geltenden Sicherheitsmindesthöhen, was zu Beeinträchtigungen des Rettungseinsatzes am Boden führt und darüber hinaus den Einsatz von Hubschraubern der Polizei und der Rettungsdienste an Unfallorten oder in Katastrophengebieten gefährden kann. Zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, vor allem bei Unglücks- oder Katastrophenfällen, aber auch bei anderen gefährdeten Orten werden deshalb Verfahren und Regelungen verankert, die den zuständigen Luftfahrtbehörden die Sicherstellung der Einhaltung der Sicherheitsmindesthöhen über dem betroffenen Gefahrengebiet ermöglichen. Das Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhen ist genehmigungspflichtig und wird mit konkreten bußgeldbewehrten Verhaltenspflichten für Luftfahrzeugführer zur Befolgung von luftpolizeilichen Maßnahmen verbunden. Damit kann dem Informationsbedürfnis der Öffentlichkeit Rechnung getragen werden, welches jedoch im Einzelfall im Interesse der Abwehr von Gefahren und der Sicherstellung der ordnungsgemäßen Durchführung von Rettungsmaßnahmen zurücktreten muss.

Zum anderen wird die Nutzung des Luftraums durch besondere Aktivitäten, die für den gewöhnlichen Flugbetrieb gefährdend sein könnten, neu geregelt. Die Bedürfnisse der Freizeit führen zu neuen Formen der Nutzung des Luftraumes, wie etwa die Vornahme von Lasershows, die sich bei einer bestimmten Konstellation als Gefährdung der Luftfahrt ausnehmen können. Aus diesem Grunde sollen derartige Aktivitäten genehmigungspflichtig gemacht und gegebenenfalls verboten werden können. Zur Einführung entsprechender Bestimmungen bietet sich an, die Regelungen über die Möglichkeit von Starts und Landungen besonderen Fluggeräts außerhalb von Flugplätzen und die Benutzung des Luftraums mit derartigem Gerät rechtssystematisch besser zu fassen und Doppelregelungen abzubauen. Schließlich wird durch klarstellende Regelungen sichergestellt, dass aus Flugsicherheitsgründen der Flugbetrieb großer Verkehrsflugzeuge auf Flugplätze beschränkt bleibt, an denen ein kontrollierter Instrumentenflugbetrieb durchgeführt werden kann.

Durch die Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung werden die Einflugvorschriften für ausländisches Luftfahrtgerät überarbeitet. Diese Änderung dient im Wesentlichen der Klarstellung, die nicht zuletzt durch Verminderung von Doppelregelungen herbeigeführt wird. Außerdem erfolgt eine Klarstellung bezüglich der Anerkennung ausländischer Lärmzeugnisse. Vor dem Hintergrund europäischer Rechtsentwicklungen auf dem Gebiet der bilateralen Luftverkehrsbeziehungen mit ausländischen Staaten wird eine Anpassung des deutschen Rechts vorgenommen, um das Verfahren zur Verteilung von Verkehrsrechten an Luftfahrtunternehmen rechtsförmlich in das bestehende luftrechtliche Regelwerk einzubinden. Bei der Genehmigung von Anlage und Betrieb der Flugplätze soll eine bessere innerstaatliche Umsetzung und bundeseinheitliche Anwendung des einschlägigen ICAO-Rechts gewährleistet werden, welches insbesondere durch das Regelungsinstrument allgemeiner Verwaltungsvorschriften gemäß Art. 85 Abs. 2 GG sichergestellt werden soll.

Die Änderungen der Verordnung über Luftfahrtpersonal sowie der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät sind redaktioneller Art. Sie dienen der Anpassung an europäisches Recht: Gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (ABl. EU Nr. L 240 S. 1), angepasst durch die Verordnung (EG) Nr. 1701/2003 vom 24. September 2003 (ABl. EU Nr. L 243 S. 5), insbesondere deren Artikel 5 und 6, wurden die in Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 (ABl. EG Nr. L 373 S. 4), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2871/2000 der Kommission aufgeführten, bisher gültigen Luftfahrtvorschriften im Bereich der Lufttüchtigkeit mit Wirkung vom 28. September 2003 aufgehoben. Die Vorschriften werden durch Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. EU Nr. L 243 S. 6) sowie durch Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. EU Nr. L 315 S. 1) ersetzt.

Schließlich werden zahlreiche redaktionelle Korrekturen vorgenommen.

Durch die Neuregelung entstehen keine zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft, insbesondere nicht für mittelständische Unternehmen. Auswirkungen auf Einzelpreise, auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Für die Haushalte des Bundes und der Länder entstehen durch die Neuregelung per Saldo keine höheren oder zusätzlichen Aufwendungen, so dass hiervon keine preisrelevanten Effekte ausgehen."

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der Luftverkehrs-Ordnung)

Zu Nummer 1

Änderung des Inhaltsverzeichnis entsprechend den nachfolgenden einschlägigen Änderungen.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 6 Abs. 1)

In zunehmendem Maße werden von der Presse Luftfahrzeuge für den Einsatz zur Berichterstattung über Unfallgroßereignisse und Katastrophenfälle gechartert. Um möglichst nahe an die Ereignis-Orte zu gelangen, die regelmäßig am Boden von den Sicherheits- und Ordnungskräften großräumig abgesperrt sind, werden die Luftfahrzeugführer veranlasst, die geltenden Bestimmungen zum Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe außer Acht zu lassen. Die Luftfahrzeuge kreisen dabei für die Dauer des Einsatzes in niedriger Höhe über Orte und Gebiete, in denen das Ereignis aufgetreten ist. Häufig kommt es dabei gleich zu einer Ansammlung einer Vielzahl von Luftfahrzeugen der verschiedenen Medien- und

Presseorgane. Der Verkehr von tief- und tiefstfliegenden Luftfahrzeugen (vorwiegend Hubschrauber) beeinträchtigt an Unfallstellen den Einsatz der Rettungsdienste, der Polizei- und Ordnungsdienste in höchstem Maße und stellt zugleich eine erhebliche Gefahr für den Luftverkehr der Dienste selbst sowie für den sicheren und geordneten Einsatz der Rettungs- und Ordnungskräfte am Boden dar. Darüber hinaus können sich die Medienluftfahrzeuge auch gegenseitig gefährden. Durch Schalldruck und die starke Luftbewegung der über den Unfallorten kreisenden Hubschrauber sind selbst einfachste ärztliche Notfallmaßnahmen (z.B. Messung des Herzschlages) nicht mehr durchführbar. Der Lärm dieser Luftfahrzeuge trägt dazu bei, dass die Schock- und Krisensituation der Unfallopfer wie auch der Helfer psychisch wie physisch ins Unerträgliche gesteigert und der Erfolg der Rettungsaktion in höchstem Maße beeinträchtigt wird. Hinzukommt, dass durch eine unkontrollierte Luft- und Staubverwirbelung - hervorgerufen durch niedrig fliegendes Luftfahrtgerät (Hubschrauber) - wichtige Beweismittel vernichtet werden können.

Zur Lösung dieses Problems werden nunmehr Unglücksorte und Katastrophengebiete dem Gefährdungsbereich zugeordnet, für die § 6 Abs. 1 Satz 2 bereits eine Sicherheitsmindesthöhe vorschreibt.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird der geltende Satz 2 in zwei Sätze gefasst.

Zu Nummer 2 Buchstabe b (§ 6 Abs. 3)

Bei der Änderung handelt es sich um eine Folgeänderung zu Absatz 1. Da der bisherige Absatz 1 Satz 2 in zwei Sätze gefasst wurde, muss sich die Verweisung in Absatz 3 nunmehr auf Satz 2 und 3 beziehen.

Zu Nummer 2 Buchstabe c (§ 6 Abs. 4)

Die Ausnahmebestimmung zur Unterschreitung der Mindesthöhe wird zur Erreichung des Regelungszweckes bei Flügen insbesondere über Einsatzorten von Polizei und Katastrophenschutz konkretisiert. Diese wird eindeutig auf das Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe bezogen und dabei auf einzelne Flüge oder eine Reihe von Flügen beschränkt. Die Angabe des Zweckes der Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe erlaubt der zuständigen Behörde, u. a. dem Informationsgewinnungsinteresse Rechnung zu tragen, sofern dadurch die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährdet wird, wobei vor allem an die Gewährleistung von Rettungseinsätzen zu denken ist. Wird eine Ausnahmegenehmigung für das Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe erteilt, ist dies mit Pflichten für den Luftfahrzeugführer verbunden, die eine konkrete Abwägung der Rechtsgüter bei der Durchführung der Flugoperation gewährleisten. Hervorzuheben ist die Verpflichtung zum unverzüglichen Ausflug nach Aufforderung der zuständigen Behörde.

Zu Nummer 3 (§ 11c)

Dabei handelt es sich um eine redaktionelle Folgeänderung der Änderung von § 10 LuftVZO. (s. zu Artikel 2)

Zu Nummer 4 (§§ 15, 15a, 16)

Die §§ 15 und 16 werden mit dem Ziel geändert, Doppelregelungen abzubauen, Antragsverfahren zu vereinfachen und durch eine bessere Systematik Raum zu schaffen, neuer Gefahren für die Luftfahrt durch bestimmte Freizeitaktivitäten Herr zu werden.

§ 15 konkretisiert § 25 des Luftverkehrsgesetzes. Er enthält die Regelungen des § 15 der geltenden Fassung.

§ 15 Abs. 1 bestimmt die zuständige Behörde. § 15 Abs. 2 legt fest, dass Absatz 1 entsprechend für Sprungfallschirme gilt (§ 16 Abs. 3b der geltenden Fassung). § 15 Abs. 3 entspricht § 15 Abs. 1 Satz 2 der geltenden Fassung. Hinzugefügt sind allerdings Fahrten mit bemannten Freiballonen, weil diese, insbesondere bei Heißluftballonen, oftmals nur über sehr kurze Entfernungen führen und dann nicht als Überlandfahrten nach der Definition von § 3a Abs. 2 und 3 anzusehen wären. Die Landung eines Freiballons muss jedoch jederzeit möglich sein. Die bisher in § 15 Abs. 1 Satz 2 geltende Fassung geregelte Ausnahme von der Erlaubnispflicht für Außenlandungen von Motorseglern entfällt allerdings im neuen § 15 Abs. 3. Gemäß § 25 Abs. 2 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes kann nur dann von einer Erlaubnis abgesehen werden, wenn der Ort der Landung infolge der Eigenschaften des Luftfahrzeugs nicht vorausbestimmbar ist. Da es sich bei dem Motorsegler um ein motorgetriebenes Luftfahrzeug handelt, kann die Landung gesteuert werden und ist damit – anders als z. B. bei bemannten Freiballonen oder Segelflugzeugen – vorausbestimmbar.

Für die in § 15a und § 16 genannten Luftfahrzeuge sowie für den Betrieb von Scheinwerfern und sonstigen optischen Lichtsignalen, die den Luftverkehr gefährden können, ist § 25 des Luftverkehrsgesetzes nicht einschlägig. § 25 LuftVG erfasst nur solche Luftfahrzeuge, für die es genehmigte Flugplätze gibt. Dies trifft auf die in § 15a und 16 genannten Luftfahrzeuge nicht zu. Der Begriff des Flugplatzes wird in § 6 Abs. 1 LuftVG definiert. Flugplätze sind demnach Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände. Weitere Flugplätze kennt das Luftverkehrsgesetz nicht. So gibt es keine Drachen-, Flugmodell- und Raketenflugplätze. Deshalb gelten der Flugplatzzwang und die in § 25 des Luftverkehrsgesetzes vorgesehene Erlaubnispflicht für die in § 15a und 16 genannten Luftfahrzeuge grundsätzlich nicht. Ermächtigungsgrundlage für die Normierung eines Verbots der Nutzung des Luftraums bzw. einer diesbezüglichen Erlaubnispflicht in den §§ 15a und 16 ist vielmehr § 29 in Verbindung mit § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 LuftVG (vgl. BVerwG Urteil vom 10.5.1985, NVwZ 1986, 470; Hoffmann/Grabherr, § 6 RN 17).

Durch § 15a werden bestimmte Aktivitäten, die sich in der Umgebung eines Flugplatzes als Gefährdung der Sicherheit darstellen, verboten. Dabei ist das Verbot in einer Entfernung von 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen ausreichend und angemessen, um die Sicherheit des Luftverkehrs zu gewährleisten. Von dem Verbot wird auch – und dies stellt die inhaltliche Neuerung dieses Bereichs dar – das Betreiben von Lichtspielen erfasst, da sich dies unter bestimmten Umständen als Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt herausgestellt hat.

Auf Antrag kann die Behörde nach Absatz 2 Ausnahmen zulassen, wenn eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung nicht zu befürchten ist.

§ 16 bestimmt, welche Aktivitäten erlaubnisbedürftig sind und definiert die Voraussetzungen der Erlaubniserteilung. Neu ist im Verhältnis zu den geltenden Regelungen, dass der Aufstieg eines Fesselballons künftig nur dann der Erlaubnis bedarf, wenn er an einem Seil von mehr als 30 Metern gehalten wird, da in den übrigen Fällen kein Sicherheitsbedürfnis für die Einholung einer Erlaubnis der Luftfahrtbehörde besteht. Außerdem wird künftig wegen der besonderen Gefahren für den Luftverkehr der Betrieb von Scheinwerfern oder optischen

Lichtsignalgeräten, die geeignet sind, Luftfahrzeugführer während des An- und Abflugs zu oder von einem Flugplatz zu blenden, erlaubnispflichtig.

§ 16 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b 2. Halbsatz entspricht § 16 Abs. 5 Satz 3 der geltenden Fassung. Durch die Einfügung der Wörter „darüber hinaus“ in der Neufassung wird klargestellt, dass für den Betrieb von Flugmodellen auf Flugplätzen zusätzlich zu der Zustimmung der Luftaufsichtsstelle bzw. der Flugleitung die Zustimmung der Luftfahrtbehörde erforderlich ist. § 16 Abs. 2 entspricht § 16 Abs. 3 der geltenden Fassung. Die darin geregelte besondere Kennzeichnungspflicht besteht künftig nicht mehr für bemannte Freiballone. Durch das ständige Auf- und Absteigen von bemannten Freiballonen müssten die Kennzeichnungen des Halteseiles in Abständen von Minuten an- und abgebaut werden, was in der Praxis schwer praktikabel ist. § 16 Abs. 3 bestimmt die zuständige Behörde. § 16 Abs. 4 schließlich legt fest, unter welchen Voraussetzungen die Erlaubnis erteilt wird. Dabei entscheidet die Behörde nach ihrem pflichtgemäßen Ermessen, welche Unterlagen der Antragsteller beibringen muss. In der Praxis hat sich herausgestellt, dass je nach Einzelfall und Gelände, in dem der Aufstieg stattfinden soll, unterschiedliche Unterlagen erforderlich sind. Deshalb wird in der Neufassung auf eine Liste mit vorzulegenden Antragsunterlagen verzichtet.

Zu Nummer 5 (§ 21)

Mit diesen Änderungen werden die Vorschriften bei Begegnung mit einem militärischen Luftfahrzeug auf polizeiliche Luftfahrzeuge ausgedehnt. Dafür besteht insofern ein Bedürfnis als die Anlage 2 zu § 21 festgelegte Verwendung von Leuchtmunition bei bestimmten polizeilichen Einsätze unter den Bedingungen von Bränden mit starker Lichtentwicklung, Gaswolken und Explosionsgefahr unwirksam sein kann oder gar zusätzliche Gefahren hervorrufen kann. Deshalb müssen weitere Möglichkeiten geschaffen werden, behördliche Verfügungen insbesondere durch Polizeiluftfahrzeuge übermitteln zu können, wobei insbesondere an besonderen Funkkontakt zu denken ist.

Zu Nummer 6 (§ 22)

Die Änderung entspricht dringenden Bedürfnissen der Praxis. Die Meldung für Luftfahrzeuge, die auf Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle betrieben werden, gilt als abgegeben, da die im Rahmen von § 22 Abs. 1 Nr. 8 zu erhebenden Daten ohnehin bereits durch die Vorlage des Flugplans nach § 25 erhoben wurden. Auch für Schulungsflüge, Flugzeugschleppstarts und Segelflugbetrieb mit ständig wechselnden Segelflugzeugführern ist die Meldung nicht vor jedem einzelnen Start in vollem Umfang erforderlich. Deshalb sollen zukünftig in diesen Fällen besondere Vereinbarungen mit der örtlichen Luftaufsicht oder der Flugleitung möglich sein.

Zu Nummer 7 Buchstabe a (§ 22a Abs. 1)

§ 22a wurde in den 70er Jahren geschaffen, um aus Flugsicherheitsgründen den Flugbetrieb großer Verkehrsflugzeuge im gewerbsmäßigen Luftverkehr grundsätzlich auf Flugplätze zu beschränken, an denen ein kontrollierter Instrumentenflugbetrieb durchgeführt werden kann

(vgl. BR-Drucks. 599/74). Über Ausnahmen können hierbei die Luftfahrtbehörden nach den Voraussetzungen des § 22 Abs. 2 entscheiden. Die Neuregelungen in Absatz 1 präzisieren den Regelungszweck der Vorschrift.

Die Einfügung der Wörter „im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland“ stellt im Hinblick auf § 1a des Luftverkehrsgesetzes klar, dass die Betriebsregelung des § 22a nur Geltung - wie ursprünglich auch vorgesehen - für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland hat. Ausschließlich in diesem Bereich verfügen nämlich die Luftfahrtbehörden über genügend Sach- und Fachkenntnisse, um über Ausnahmen von dem in § 22a enthaltenen grundsätzlichen Verbot entscheiden zu können. Die Gegebenheiten auf ausländischen Flugplätzen sind den deutschen Behörden regelmäßig nicht bekannt und können daher von ihnen auch nicht beurteilt werden.

Die Ersetzung des Wortes „Instrumentenanflugverfahren“ durch die Wörter „Instrumentenan- und -abflugverfahren“ ist redaktioneller Natur. Sie dient der Klarstellung, dass für Anflüge wie aber auch für Abflüge Instrumentenflugverfahren festgelegt sein müssen.

Zu Nummer 7 Buchstabe b (§ 22a Abs. 2)

Mit der Änderung wird der Ausnahmecharakter dieser Vorschrift betont.

Die Neufassung des Satzes 1 nimmt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus der Zuständigkeit für die Regelung allgemeiner Ausnahmen heraus. Von dieser Zuständigkeit ist in der Vergangenheit praktisch kein Gebrauch gemacht worden. Dieser Umstand verwundert wenig, als es dem Ministerium regelmäßig an der besonderen Sachnähe zum jeweils betroffenen Flugplatz fehlt, um eine solche Entscheidung treffen zu können. Die Zulassung von allgemeinen Ausnahmen ist im Übrigen im Hinblick auf das im Vergleich zum Instrumentenflugverkehr größere Gefahrenpotenzial solcher Flüge und dem seit den 70er Jahren stark angewachsenen Flugverkehr auch nicht mehr sachgerecht.

Die Neufassung stellt darüber hinaus klar, dass mit dem in der geltenden Regelung enthaltenen „Einzelfall“ nur ein „einzelner Flug“ gemeint ist. Sie beugt damit Tendenzen in der Praxis vor, den in Absatz 2 bislang enthaltenen „Einzelfall“ auch auf die Regelung einer nicht weiter konkretisierten Vielzahl von Flügen auszudehnen.

Nur bei einzelnen, konkret bezeichneten und geprüften Flügen erscheint eine sorgfältige Prüfung des Gefahrenpotenzials und eine umfassende Bewertung solcher Flüge hinsichtlich ihrer Wirkungen für die Sicherheit der Luftfahrt möglich. Die Neuregelung schließt nicht die Zulassung von mehreren Flügen aus, sie fordert aber die individuelle Bewertung jedes einzelnen Fluges.

Die konsequente Aufrechterhaltung des in der Bundesrepublik Deutschland in der Luftfahrt geltenden hohen Sicherheitsstandards lässt keine andere Lösung zu.

Zu Nummer 8 (§ 43)

Mit dieser Änderung der einschlägigen Bußgeldvorschriften werden die durch Änderung von § 6 (s. zu Nummer 1) begründeten Pflichten der Luftfahrzeugführer bußgeldbewehrt. Das Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe generell und ohne die erforderliche Ausnahmegenehmigung wird damit verboten. Außerdem wird der Verstoß gegen die Verpflichtungen, die der Luftfahrzeugführer bei der ausnahmsweisen Gestattung des Unterschreitens der Sicherheitsmindesthöhe zu beachten hat, als Ordnungswidrigkeitstatbestand ausgestaltet. Hervorgehoben wird dabei die Verpflichtung, nach behördlicher Aufforderung von dem Gefährdungsgebiet auszufiegen. Außerdem werden Verstöße gegen die Luftraumnutzung in den Fällen der §§ 15a und 16 (neu) bußgeldbewehrt.

Zu Nummer 9 Buchstabe a (§ 4 der Anlage 2 zu § 21)

Die Neuregelung der Vorschriften über Warnsignale dient vor allem der Sicherstellung der Ausflugverpflichtung im Falle des erlaubten Unterschreitens der Sicherheitsmindesthöhe im Sinne von § 6 (s. zu Nummer 1). Außerdem soll dem unbeabsichtigten Einflug in ein Unglücksgebiet vorgebeugt werden. Dieses wird zu diesem Zwecke dem Gebiet mit Flugbeschränkungen und dem Luftsperrgebiet gleichgeordnet. Außerdem wird vorgesehen, dass die entsprechenden Leuchtgeschosse nicht nur vom Boden, sondern auch von einem anderen Flugzeug abgegeben werden können.

Zur besseren Lesbarkeit wird der bestehende Paragraph in zwei Absätze unterteilt.

Zu Nummer 9 Buchstabe b (§ 6 der Anlage 2)

Redaktionelle Korrektur. Die mit der Änderung verfügte Verfahrensweise entspricht internationalen Standards und der in Deutschland bereits jetzt gängigen Praxis.

Zu Nummer 10 (Anlage 5)

Die in der Anlage 5 der LuftVO festgelegten Bedingungen stellen eine Spiegelung der im Kapitel 3 des Anhangs 2 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO - Abkommen) festgelegten Bedingungen zur Nutzung der verschiedenen Luftraumklassen dar. Im Zuge der Änderung Nr. 35 des ICAO-Anhangs 2 wurden die in den Luftraumklassen A bis F einzuhaltenden Abstände zu Wolken vereinheitlicht. Die Änderung ist erforderlich, um diese ICAO-Standards im deutschen Luftrecht zu verankern.

Die vorgesehene Änderung der LuftVO hat derzeit keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb, weil ein Luftraum der Klasse B in Deutschland gegenwärtig nicht vorhanden ist. Falls die Luftraumklasse B künftig zur Anwendung kommt, wird dieses durch die vorgesehene Änderung der LuftVO ermöglicht, ohne von den ICAO-Standards abweichen zu müssen.

**Zu Artikel 2
(Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung)**

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Anpassung der Inhaltsübersicht an die nachfolgenden vor allem begrifflichen Änderungen.

Zu Nummer 2 (§ 3 Abs. 2 Nr. 2)

Mit der klarstellenden Änderung wird deutlich gemacht, dass Lärmzeugnisse naturgemäß nur für motorgetriebene Luftfahrzeuge ausgestellt werden können. Die marginalen Geräuschemissionen etwa eines Segelfluges werden von Sinn und Zweck der Regelung nicht erfasst.

Zu Nummer 3 (§§ 9, 10)

Die geltende Fassung von § 10 hat sich in der Praxis als missverständlich herausgestellt. Aus diesem Grunde werden die unterschiedlichen Regelungsbereiche nunmehr in zwei Paragraphen ausgedrückt, wobei sich der neue § 10, der vom bisherigen § 10 und nunmehrigen § 9 abgetrennt wird, ausschließlich der Anerkennung ausländischer Lärmzeugnisse widmet. Dabei handelt es sich um die ausnahmsweise zu akzeptierenden Geräuschgrenzwerte von nicht in Deutschland nach Kapitel 2 von Annex 16 des ICAO-Abkommens lärmzugelassenen Flugzeugen. Die Startmasse von nunmehr 8618 Kilogramm für Propellerflugzeuge in § 10 Abs. 1 Nr. 2 entspricht der Vorgabe von Annex 6 Volume 1 des ICAO-Abkommens. Durch die Abtrennung der Bestimmungen soll dem Eindruck entgegengewirkt werden, dass diese für bestimmte ausländische Flugzeuge hingenommen Grenzwerte bei der Zulassung des Fluggeräts in Deutschland noch anwendbar seien.

Zu Nummer 4 (§ 12)

Dabei handelt es sich um eine redaktionelle Folgeänderung der Änderung von § 10 LuftVZO.

Zu Nummer 5 Buchstabe a (§ 42 Abs. 1)

Die Neufassung von Absatz 1 zählt die normativen Grundlagen auf, die die zuständige Genehmigungsbehörde zu beachten hat. Hervorzuheben ist dabei die Ausrichtung auf die einschlägigen Vorschriften des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen). Insbesondere dessen Anhang 14, der auf der internationalen Ebene in einem vereinfachten Verfahren beständig an die technische Entwicklung angepasst wird, enthält detaillierte Regelungen, die bei Anlage und Betrieb eines Flugplatzes zu beachten sind oder deren Beachtung empfohlen wird. Für die Genehmigungsbehörde sind diese Vorschriften insoweit verbindlich, soweit sie in das innerstaatliche Recht übernommen worden sind.

Derzeit entfaltet Anhang 14 als solcher unmittelbar keine Rechtswirkungen, weil er als nicht in amtlicher deutscher Übersetzung vorliegende Empfehlung einer internationalen Organisation erst dann im nationalen Recht gilt, wenn er durch einen Rechtsakt in dieses inkorporiert worden ist. Diese Übernahme des ICAO-Rechts soll im zunehmenden Maße anstelle der bisherigen Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch allgemeine Verwaltungsvorschriften gemäß Artikel 85 Abs. 2 Satz 1 i. V. m. Artikel 87d Abs. 2 des Grundgesetzes erfolgen, wie dies bereits durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (BAnz vom 9.7. 2004, Nr. 168, S. 19 937) und durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen (BAnz vom 29.12. 2005, Nr. 246a, S. 17 186) geschehen ist. Die Ermächtigungsgrundlage von § 32 Abs. 6 LuftVG, auf dessen Grundlage die Richtlinien erlassen worden sind, kann nämlich im Lichte der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zu den Leitlinien nach § 7 Abs. 2a des Atomgesetzes (BVerfGE 100, S. 249) nicht mehr in Anspruch genommen werden. Vielmehr sind die bestehenden Richtlinien durch das im Grundgesetz bei der Bundesauftragsverwaltung vorgesehene Regelungsinstrument der von der Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassenden allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu ersetzen. Wegen ihres detaillierten Charakters, der die Einheitlichkeit der Genehmigungspraxis im gesamten Bundesgebiet sicherstellen soll, ist es geboten im Einzelfall eine Abweichung zu ermöglichen,

die jedoch zur Sicherstellung des Regelungszwecks der Zustimmung des zuständigen Bundesministeriums bedarf.

Bei den Nebenbestimmungen wird neben dem bisher schon geregelten Tatbestand der Einschränkung von Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Flughafens die Sicherstellung des Flugbetriebs bei Luftfahrthindernissen hervorgehoben. Die dazu erforderlichen Eingriffsbefugnisse sind der zuständigen Luftfahrtbehörde durch §§ 14 ff. des Luftverkehrsgesetzes eingeräumt. Die Art und Weise der Wahrnehmung dieser Befugnisse wird insbesondere in den allgemeinen Verwaltungsvorschriften geregelt.

Zu Nummer 5 Buchstabe b und c (§ 42 Abs. 2 und Abs.4)

Ziel der Aufnahme der nach § 42 Abs. 1 zu erfüllenden Auflagen in die Genehmigungsurkunde nach Absatz 2 ist es, dass Auflagen, für die ein öffentliches Interesse besteht, nach außen hin dokumentiert werden und dadurch in der Rechtspraxis höhere Verbindlichkeit erlangen; bei der Bekanntmachung müssen die Auflagen allerdings nur insoweit aufgeführt werden, als sie der Einschränkung von Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Flughafens dienen. Nur insoweit besteht ein öffentliches Interesse. Der Umfang derartiger Bekanntmachungen muss in Grenzen gehalten werden, um die Mitteilungsblätter des Bundes und der Länder nicht unnötig zu überfrachten.

Zu Nummer 6 (§ 52)

Bei der Änderung handelt es sich um eine durch die Neufassung des § 42 Abs. 1 bedingte Folgeänderung; es wird verwiesen auf die Begründung zu Nummer 6 Buchstabe a.

Die bisher in § 52 Abs. 1 geregelte Möglichkeit der Verbindung der Genehmigung mit dem Abschluss einer Haftpflichtversicherung kann gestrichen werden, da durch die Verweisung in Absatz 2 Nr. 1 auf § 42 Abs. 2 Nr. 9 sichergestellt ist, dass die Genehmigung nur erteilt wird, wenn der Abschluss einer Haftpflichtversicherung nachgewiesen wird.

Zu Nummer 7 (§ 54)

Folgeänderung der Neustrukturierung der §§ 15 und 16 der Luftverkehrs-Ordnung (siehe zu Artikel 1 Nummer 3).

Zu Nummer 8 (§ 57)

Bei der Änderung handelt es sich um eine durch die Neufassung des § 42 Abs. 1 bedingte Folgeänderung; es wird verwiesen auf die Begründung zu Nummer 6 Buchstabe a.

Die bisher in § 57 Abs. 1 geregelte Möglichkeit der Verbindung der Genehmigung mit dem Abschluss einer Haftpflichtversicherung kann gestrichen werden, da durch die Verweisung in Absatz 2 Nr. 1 auf § 42 Abs. 2 Nr. 9 sichergestellt ist, dass die Genehmigung nur erteilt wird, wenn der Abschluss einer Haftpflichtversicherung nachgewiesen wird.

Zu Nummer 9 (§ 62a)

Gemäß den Regelungen der bilateralen Luftverkehrsabkommen setzt die Aufnahme des Fluglinienverkehrs voraus, dass die Luftfahrtunternehmen von beiden Vertragsparteien des Abkommens eine Genehmigung zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs erhalten haben. Die von Deutschland gegenüber der jeweils anderen Vertragspartei zu bezeichnenden Luftfahrtunternehmen werden gegenwärtig ausschließlich auf der Grundlage von § 21 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) für den Fluglinienverkehr genehmigt, während die von der anderen Vertragspartei jeweils benannten Unternehmen eine Betriebsgenehmigung zur Durchführung von Fluglinienverkehr nach § 21a LuftVG in einem in § 63 im Einzelnen näher bestimmten Verfahren erhalten. Für die Flugliniengenehmigung nach § 21 Abs. 1 bis 3 LuftVG bestehen solche besonderen Bestimmungen in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung bislang nicht. In Anlehnung an die Regelung von § 63 werden daher mit dem neuen § 62a auch für die Flugliniengenehmigung nach § 21 LuftVG besondere Ausführungsbestimmungen geschaffen. Hiernach ist für die Vergabe der Flugliniengenehmigung an Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft künftig das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder eine andere von ihm bestimmte Stelle zuständig.

Die Einführung von weiteren, die Vergabe von Verkehrsrechten an Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft regelnden Bestimmungen in Absatz 2 ist insbesondere aus EG-rechtlichen Gründen geboten. Schließt ein Mitgliedstaat mit einem Drittstaat ein neues Abkommen über den Luftverkehr ab (gleiches gilt naturgemäß für Änderungen solcher Abkommen oder seiner Anhänge) und wird dadurch die Nutzung der Verkehrsrechte oder die Zahl der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, die für die Nutzung der Verkehrsrechte in Betracht kommen, begrenzt, verpflichtet Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Aushandlung und Durchführung von Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten (ABl. EU Nr. L 157 vom 30. April 2004, S. 7; ABl. EU Nr. L 195 vom 2. Juni 2004, S. 3) den Mitgliedstaat zur Einführung eines Verfahrens über die Aufteilung von knappen, d.h. nicht für alle vorgelegten Anträge ausreichenden Verkehrsrechten auf die jeweils in Frage kommenden Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft. Ein solches Verfahren soll hierbei diskriminierungsfrei und transparent sein. Die Mitgliedstaaten sind darüber hinaus nach Artikel 6 der Verordnung verpflichtet, die Kommission unverzüglich über die in ihrem Hoheitsbereich geltenden Verfahren zur Umsetzung der Zwecke von Artikel 5 zu unterrichten. Bei den die Abkommen ergänzenden völkerrechtlichen Verträgen handelt es sich insbesondere um Protokolle, die als Ergebnis von Konsultationen auf der Grundlage der Abkommen unterzeichnet werden. Da auch durch sie die Nutzung von Verkehrsrechten begrenzt werden kann, sind sie nach Sinn und Zweck von Artikel 5 der Verordnung (EG) 847/2004 umfasst. Verkehrsrechte werden in Deutschland bislang nur auf der Grundlage von Leitlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ("Leitlinien für die Aufteilung von Verkehrsrechten und Frequenzen auf deutsche Luftfahrtunternehmen") verteilt. Zur Schaffung einer rechtlichen Grundlage für in Übereinstimmung mit Gemeinschaftsrecht stehenden Verfahrensregelungen und insbesondere zur Gewährleistung einer ausreichenden Transparenz, sollen die bisherigen Leitlinien gemäß der Regelung von Absatz 3 künftig durch eine entsprechende Bekanntmachung neuer Verfahrensbestimmungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer ersetzt werden.

Zu Nummer 10 (§ 75)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. Es wird nunmehr auf korrekte Bestimmungen verwiesen und nicht mehr auf mittlerweile geänderte und daher nicht mehr passende Vorschriften.

Zu Nummern 11 bis 17 (§§ 90, 91, 92, 93, 93a, Überschrift des 10. Unterabschnittes)

In vorausgegangenen Änderungen der Verordnung hat sich mit den Begriffen „Einreise“ und „Ausreise“ eine Begrifflichkeit eingeschlichen, die im Widerspruch zu den in den maßgeblichen Absätzen 6 und 7 von § 2 des Luftverkehrsgesetzes verwendeten Begriffen steht. Zur Vermeidung unterschiedlicher Interpretationen wird daher in § 93a klargestellt, dass dem Ausflug die Verbringung auf sonstige Weise aus dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland gleichsteht. Die dazugehörigen Ausführungsvorschriften der §§ 90 bis 100 werden entsprechend angepasst.

Zu Nummer 14 Buchstabe b (§ 92 Abs. 1)

Die Änderung beseitigt eine Rechtsunsicherheit der Praxis.

Der in der geltenden Fassung enthaltene Begriff der „Verwendung eines Luftfahrzeugs zu nichtgewerblichen Zwecken“ ist im Lichte des § 20 LuftVG auszulegen. Dies wird durch die Änderung klargestellt.

Zu Nummer 18 (§ 94)

Terminologische Anpassung, siehe nachfolgend zu § 100a.

Zu Nummer 19 (§ 95)

§ 95 wird vereinfacht, indem das Erfordernis eines Antrags auf dem diplomatischen Wege im Fluglinienverkehr als Regel gestrichen wird, womit der Absatz 1 insgesamt aufgehoben werden kann. Diese Form der Antragstellung wird nämlich nur noch ausnahmsweise praktiziert und entspricht nicht der Liberalisierung des Luftverkehrs, wodurch dieser primär zu einer kommerziellen Aktivität wird, auf die das gewöhnliche Verwaltungsverfahren Anwendung findet. Ein gewisser Ausgleich findet durch die Ermächtigung statt, die im neuen Satz 3 von Absatz 1 enthalten ist, wonach die Einzelheiten des Antragsverfahrens in allgemeinen Verwaltungsvorschriften geregelt werden. Darunter ist vor allem das „Luftfahrthandbuch Deutschland“ zu verstehen, das auch in englischsprachiger Fassung veröffentlicht wird und daher in der Praxis die Grundlage des Antragsverfahrens bildet.

Eine weitere Vereinfachung wird dadurch erreicht, dass der Einflug motorgetriebenen Luftsportgeräts dem Einflug mit anderen Luftfahrzeugen gleichgestellt und Absatz 5 als überflüssig gestrichen wird. Dieser verweist nämlich auf ein durch die europarechtliche Entwicklung weitgehend überholtes Abkommen, das im Übrigen bereits als Fall des § 2 Abs. 7 LuftVG (genehmigungsfreier Einflug aufgrund völkerrechtlichen Abkommens) erfasst ist. Soweit zum Zwecke der Umsetzung dieses aufgrund Zustimmungsgesetzes innerstaatlich anwendbaren Abkommens noch verfahrensrechtliche Besonderheiten vorzusehen sind, können diese in den allgemeinen Verwaltungsvorschriften geregelt werden.

Zu Nummer 20 (§ 96)

Durch Streichung der beiden ersten Absätze wird § 96 eindeutiger als Unterfall des vorausgehenden § 95 ausgestaltet. Der bisherige Absatz 1 ist überflüssig, weil er nichts anderes regelt als § 2 Abs. 7 LuftVG. Der bisherige Absatz 2 ist aus den in der Begründung zu Nummer 20 genannten Gründen überflüssig.

Zu Nummer 21 (§ 96a)

Terminologische Anpassung.

Zu Nummer 22 (§ 96b)

Es kommt in der Praxis vor, dass eine Einflugerlaubnis, die in der Regel nur für die Verrichtung einer bestimmten Dienstleistung erteilt wurde, ausgenutzt wird, um auf Dauer in der Bundesrepublik zu verweilen und illegal weitere Aufträge ausführen zu können. Dieses Verhalten birgt nicht nur eine erhebliche Gefahr für die Sicherheit, da die Luftfahrtbehörden keine wirksame Kontrolle über die Luftfahrzeuge ausüben können, sondern schädigt zudem den freien und fairen Wettbewerb.

Um dem entgegenzuwirken, wird deshalb mit Einfügung eines neuen § 96b klargestellt, dass der Einflug unter dem Vorbehalt des Ausflugs genehmigt wird und dass die Luftfahrzeuge das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland mit Ablauf der in der Erlaubniserteilung genannten Frist wieder zu verlassen haben. Um die Befolgung dieser Vorschrift zu gewährleisten, wird der Verstoß dagegen als Ordnungswidrigkeit geahndet (s. zu Nummer 26).

Zu Nummer 23 (§ 97)

Militärflüge werden gem. § 30 Abs. 2 LuftVG allein vom Bundesministerium für Verteidigung genehmigt, so dass die bisher in Absatz 1 vorgesehene Mitwirkung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entbehrlich ist.

Zur Schaffung von Rechtssicherheit wird die Einflugerlaubnis für Zoll- und Polizeiluftfahrzeuge nunmehr durch Rechtsverordnung geregelt. Damit ist zugleich der Bereich der Staatsluftfahrzeuge gem. Artikel 3 Buchst. b) ICAO-Abkommen vollständig abgedeckt. Bisher findet sich die in Absatz 2 geregelte Einflugerlaubnis für Zoll- und Polizeiluftfahrzeuge lediglich in den im Luftfahrthandbuch veröffentlichten „Ein- und Ausflugbestimmungen“.

Absatz 3 enthält redaktionelle Anpassungen, da die im bisherigen Text zitierten Vorschriften inzwischen aufgehoben wurden.

Zu Nummer 24 (§ 100a)

Der Vollständigkeit halber und in Übereinstimmung mit § 2 Abs. 7 LuftVG wird das Verbringen eines ausländischen Luftfahrzeuges genehmigungsrechtlich ausdrücklich dem Einflug gleichgestellt.

Zu Nummer 25 Buchstabe a (§ 108)

Dabei handelt es sich um eine redaktionelle Folgeänderung der Änderung von § 10 LuftVZO (s. zu Nummer 4)

Zu Nummer 25 Buchstabe b (§ 108)

Mit dem neuen § 96b wird ausdrücklich die Verpflichtung zum Ausflug von ausländischem Fluggerät statuiert. Das Zuwiderhandeln gegen diese Verpflichtung stellt sich als regelungsbedürftig dar, da ansonsten die Vorschrift des § 96b weitgehend leer laufen würde.

Zu Artikel 3 (Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal)

Die bisher im europäischen Recht geregelten Bereiche

- der Musterzulassung von Luftfahrtgerät und der Anerkennung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben werden durch die materiell gleichwertigen und größtenteils sogar textlich identischen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. EU Nr. L 243 S. 6) ersetzt und
- der Instandhaltung von Luftfahrtgerät und der Anerkennung von Betrieben in diesem Bereich werden durch die materiell gleichwertigen und größtenteils sogar textlich identischen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. EU Nr. L 315 S. 1) ersetzt.

Aufgrund der Änderungen des Luftrechts sind an verschiedenen Stellen im deutschen Luftrecht Bezugnahmen und materielle Festlegungen nicht mehr zutreffend. Eine grundsätzliche Rechtsbereinigung einschließlich der Anpassung der materiellen Festlegungen scheitert jedoch daran, dass wegen der Übergangsfristen und der Tatsache, dass Luftsportgerät mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOW) von 450 kg und Flugmodelle von den europäischen Regelungen ausgenommen sind, vorerst sowohl die europäischen wie auch die nationalen Regelungen Bestand haben, und dass wegen der sehr kurzfristigen Erstellung der europäischen Regelungen diese noch Mängel aufweisen und anhand von Erfahrungen bei deren Anwendung in den nächsten Monaten überarbeitet werden müssen.

Es ist daher geboten, eine Bereinigung des deutschen Luftrechts vorerst nur insofern vorzunehmen, als die korrekten Rechtsbezüge wieder hergestellt werden, um so die entstandenen Regelungs- und damit ggf. Sicherheitslücken zu beheben. Dies betrifft die im Amtsblatt der EU veröffentlichte JAR-145, wobei im Bereich des gewerblich verwendeten Luftfahrtgeräts die aktualisierte Ausgabe der JAR-145 als Teil der Verordnung der Kommission direkt wirksam wird. Betroffen sind damit die LuftPersV und die LuftGerPV.

Zu Nummer 1 (§ 104 Abs. 3, § 106)

Redaktionelle Änderung.

Der Begriff „Instandhaltungsbetrieb“ ist in § 13 LuftGerPV definiert und wird mit Ausnahme der LuftPersV durchgängig in den luftrechtlichen Verordnungen verwendet (z. B. LuftBO § 9, LuftGerPV § 2).

Zu Nummer 2 (§§ 109 Abs. 4, § 110 Abs. 2)

Redaktionelle Änderung.

Das Wort „Betrieb“ ist mit der Verordnung vom 10. Februar 2003 (BGBl. I S. 182) doppelt erschienen. Dieser Fehler wird hiermit behoben.

Zu Nummer 3 (§111a)

Redaktionelle Änderung.

Die JAR-145 ist in der aktuellen Fassung der JAA als Anhang II (Teil-145) in die Kommissionsverordnung übernommen worden.

Zu Artikel 4 (Änderung der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät)

Zu Nummer 1 (§ 11)

Redaktionelle Änderung.

Die JAR-145 ist in der aktuellen Fassung der JAA als Anhang II (Teil-145) in die Kommissionsverordnung übernommen worden.

Zu Nummer 2 (§ 13)

Redaktionelle Änderung.

Die JAR-145 ist in der aktuellen Fassung der JAA als Anhang II (Teil-145) in die Kommissionsverordnung übernommen worden.

Im Übrigen wird auf die Begründung zu Artikel 3 verwiesen.

Zu Artikel 5 (Änderung der Verordnung über die Betriebsdienste der Flugsicherung)

Zu Nummer 1 Buchstabe a

Redaktionelle Korrektur.

Durch die Änderung der Überschrift wird ein bisher bestehender Fehler beseitigt, da dieser Paragraph alle Nachrichten für die Luftfahrt betrifft, zu denen die Veröffentlichung mit dem Namen „Nachrichten für Luftfahrer“ als ein Einzelbestandteil gehört.

Zu Nummer 1 Buchstabe b

Durch die Streichung des letzten Satzes in Absatz 1 wird eine Anpassung an die technische Entwicklung vorgenommen. Hiermit soll dem Flugsicherungsunternehmen die Möglichkeit gegeben werden, geeignete Informationen im Rahmen der technischen Fortentwicklung auch unter Nutzung neuer Medien zu übermitteln.

Zu Artikel 6 (Änderung der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät)

Die Änderung des § 1 Nr. 1 dient der Klarstellung. Mit der 11. Novelle des Luftverkehrsgesetzes wurde die Unterscheidung zwischen der Luftfahrzeugrolle und anderen Registern (Luftsportgeräteverzeichnis) eingeführt. Durch die Verweisung auf § 1c LuftVG wird sichergestellt, dass die Betriebsordnung für Luftfahrtgerät sowohl für Luftfahrzeuge gilt, die in der Luftfahrzeugrolle, als auch für solche, die im Luftsportgeräteverzeichnis eingetragen sind.

Zu Artikel 7 (Aufhebung von Verordnungen)

Die Verordnung sowie die zugehörigen Durchführungsverordnungen werden aufgehoben, da sie technisch veraltet sind und durch neue Vorschriften, JAR und EASA Certification Specifications (C5) ersetzt wurden.

Zu Artikel 8 (In-Kraft-Treten)

Diese Vorschrift enthält gemäß Artikel 82 Abs. 2 des Grundgesetzes die übliche Inkrafttretensregelung