

**09.11.07****Vk - In****Verordnung**  
**des Bundesministeriums**  
**für Verkehr, Bau und**  
**Stadtentwicklung**

---

**Verordnung zur Regelung des Betriebes von nicht als Luftfahrt-  
gerät zugelassenen elektronischen Geräten in Luftfahrzeugen**  
**(Luftfahrzeug-Elektronik-Betriebs-Verordnung - LuftEBV)****A. Problem und Ziel**

Aufgrund praktischer Erfahrungen und neuer Forschungserkenntnisse kann das in § 27 Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) aus Sicherheitsgründen enthaltene Verbot des Betriebes elektronischer Geräte an Bord eines Flugzeuges gelockert werden. Der Betrieb von so genannten „nicht absichtlich sendenden Geräten“ an Bord von Luftfahrzeugen kann als unbedenklich angesehen werden. Auch der Betrieb von „absichtlich sendenden Geräten“ mit geringer Sendeleistung kann für bestimmte Flugphasen, wie etwa nur im Reiseflug, durch autorisierte Stellen freigegeben werden.

Mit Hinblick auf die Einführung neuer Technologien an Bord von Flugzeugen und vor dem Hintergrund von neuen Untersuchungsergebnissen ist die Anpassung der Regelwerke an die neuen Gegebenheiten erforderlich. Durch klarstellende Regelungen ist sicherzustellen, dass auch in Zukunft aus Flugsicherheitsgründen ein ungestörter Flugbetrieb möglich ist.

**B. Lösung**

§ 27 Abs. 3 LuftVG erlaubt dem Ordnungsgeber, Ausnahmen von Verbot des Betriebs elektronischer Geräte an Bord eines Flugzeuges zuzulassen. Diese bereits bestehenden Ausnahmebestimmungen werden erweitert. Dazu wird die einschlägige Verordnung neu erlassen.

**C. Alternativen**

Beibehaltung der geltenden Verordnung.

Dies würde bedeuten, dass eine Anpassung der Regulierungen an neue technologische Entwicklungen und Erkenntnisse nicht erfolgt mit der Konsequenz divergierender Regelungen im internationalen Luftverkehr bezüglich der Erlaubnis des Betriebs von nicht als Luftfahrtgerät zugelassenen elektronischen Geräten in Luftfahrzeugen. Eine Fortgeltung der bestehenden restriktiven Regelungen könnte einen möglichen Wettbewerbsnachteil für deutsche Luftfahrtunternehmen zur Folge haben.

**D. Finanzielle Auswirkungen****1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand**

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

**2. Vollzugsaufwand**

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

**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.

**F. Bürokratiekosten**

Für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und die Verwaltung werden keine Informationspflichten eingeführt, abgeschafft oder geändert.

**09.11.07**

**Vk - In**

**Verordnung**  
**des Bundesministeriums**  
**für Verkehr, Bau und**  
**Stadtentwicklung**

---

**Verordnung zur Regelung des Betriebes von nicht als Luftfahrt-  
gerät zugelassenen elektronischen Geräten in Luftfahrzeugen**  
**(Luftfahrzeug-Elektronik-Betriebs-Verordnung - LuftEBV)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 8. November 2007

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ersten Bürgermeister  
Ole von Beust

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Verordnung zur Regelung des Betriebes von nicht als Luftfahrtgerät  
zugelassenen elektronischen Geräten in Luftfahrzeugen  
(Luftfahrzeug-Elektronik-Betriebs-Verordnung – LuftEBV)

mit Begründung und Vorblatt.

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

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. Thomas de Maizière



**Verordnung**  
**zur Regelung des Betriebes von nicht als Luftfahrtgerät zugelassenen**  
**elektronischen Geräten in Luftfahrzeugen**  
**(Luftfahrzeug-Elektronik-Betriebs-Verordnung – LuftEBV)**

Vom ...

Auf Grund der §§ 27 Abs. 3 Satz 2, 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7a des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

**§ 1**

**Verbotsausnahmen gemäß § 27 Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes**

(1) Ausgenommen von dem Verbot des Betriebes elektronischer Geräte in Luftfahrzeugen gemäß § 27 Abs. 3 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes sind

1. elektronische Geräte aus dem Bereich der Medizintechnik, deren Betrieb zur Aufrechterhaltung, Unterstützung oder Überwachung von Körperfunktionen erforderlich ist,
2. elektronische Geräte, die ausschließlich durch geräteeigene Solarzellen oder Knopfzellen mit Energie versorgt werden und nicht über eine Sendefunktion verfügen,
3. tragbare satellitengestützte Navigations- und Aufzeichnungsgeräte,
4. sonstige elektronische Geräte ohne Sendefunktion wie tragbare Computer, elektronische Informations- und Unterhaltungsgeräte, Geräte zur Foto- und Videoaufzeichnung, soweit sie nicht während des Rollens, des Starts, des Endanflugs und der Landung betrieben werden, und
5. elektronische Geräte mit Sendefunktion, solange das Luftfahrzeug an einer Parkposition steht und die Triebwerke nicht in Betrieb sind.

(2) Elektronisches Gerät im Sinne dieser Verordnung ist ein transportables Gerät, das elektronische Schaltkreise enthält und mittels eigener Energieversorgung betrieben oder aus einer Bordsteckdose versorgt wird. Betrieb eines elektronischen Geräts bedeutet die Versorgung der Schaltkreise eines derartigen Geräts mit elektrischer Energie; hierzu gehören auch jene Betriebsarten, die ein internes Weiterarbeiten des Geräts zulassen (z.B. Stumm- oder Bereitschaftsschaltungen), nicht jedoch solche Betriebsarten, die lediglich Einschaltvorgänge vorbereiten, steuern oder der Erhaltung gespeicherter Daten dienen. Sendefunktion bedeutet die beabsichtigte Ausstrahlung von elektromagnetischen Wellen im Frequenzbereich bis 300 Gigahertz; die Ausstrahlung von Licht oder Wärme wie etwa bei einer Infrarotschnittstelle ist darin nicht eingeschlossen.

## § 2 Weitergehende Freistellungen

(1) Der Luftfahrzeughalter kann von den Beschränkungen des § 1 Abs. 1 Nr. 4, zweiter Halbsatz Befreiungen erteilen sowie den Betrieb von elektronischen Geräten mit Sendefunktion allgemein oder im Einzelfall über § 1 Abs. 1 Nr. 5 hinausgehend zulassen, wenn der Luftfahrzeughersteller oder ein Entwicklungsbetrieb dem Luftfahrzeughalter die Verträglichkeit der unter § 1 Abs. 1 Nr. 4 und 5 genannten Geräte mit der Bordelektronik unter Berücksichtigung der verwendeten Frequenzen und Sendeleistungen nachgewiesen hat. Der Luftfahrzeughalter hat den verantwortlichen Luftfahrzeugführer vor Antritt des Fluges über Inhalt und Umfang der Befreiung oder Zulassung zu unterrichten.

(2) Bei Luftfahrzeugen mit weniger als 5,7 Tonnen Höchstabflugmasse, die nicht in einem Luftfahrtunternehmen betrieben werden, kann auch der verantwortliche Luftfahrzeugführer von den Beschränkungen des § 1 Abs. 1 Nr. 4 zweiter Halbsatz Befreiungen erteilen sowie den Betrieb von Geräten mit Sendefunktion im Einzelfall über § 1 Abs. 1 Nr. 5 hinausgehend zulassen, wenn in mindestens einem Bodenversuch nachgewiesen worden ist, dass in dem eingesetzten Luftfahrzeug eine Störung der Bordelektronik durch den Betrieb des betreffenden Geräts nicht auftritt. Als derartige Störung ist jede Beeinflussung anzusehen, die zu Verfälschungen oder Ausfällen von Anzeigen, Kommunikationseinrichtungen, Kontroll- oder Steuersignalen des Luftfahrzeuges führt.

## § 3 Befugnisse des verantwortlichen Luftfahrzeugführers

Die Befugnisse des verantwortlichen Luftfahrzeugführers gemäß § 12 des Luftsicherheitsgesetzes vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78) bleiben unberührt.

## § 4 Hinweispflicht

Spätestens vor dem Anlassen der Triebwerke, während des Abrollens zum Start und vor Beginn des Endanflugs sind die Fluggäste vom Luftfahrzeughalter oder von der Luftfahrzeug-Besatzung in geeigneter Weise über die für elektronische Geräte geltenden Betriebseinschränkungen und Verbote zu unterrichten.

## § 5 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt die Verordnung zur Regelung des Betriebes von nicht als Luftfahrtgerät zugelassenen elektronischen Geräten in Luftfahrzeugen in der Fassung vom 1. März 1999 (BGBl. I S. 239), geändert durch die Verordnung vom 23. Juni 2000 (BGBl. I S. 986), außer Kraft.

-----

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

## Begründung

### I. Allgemeiner Teil

Seit Erlass der Luftfahrzeug-Elektronik-Betriebs-Verordnung (LuftEBV) vom 1. März 1999, mit der die Ausnahmen vom Verbot des Betriebes von elektronischen Geräts an Bord von Luftfahrzeugen nach § 27 Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) geregelt sind, sind eine Reihe von Untersuchungen über die Auswirkungen des Betriebs von elektronischen Geräten an Bord von Luftfahrzeugen durchgeführt worden. Internationale Forschungseinrichtungen und Arbeitsgruppen haben sich mit dem Thema auseinandergesetzt und entsprechende Empfehlungen (guidance material) herausgegeben. Als wichtigste Veröffentlichungen sind zu nennen:

- Report on Electromagnetic Compatibility between Passenger carried Portable Electronic Devices (PEDS) and Aircraft Systems, European Organisation for Civil Aviation Equipment EUROCAE ED-118, Nov. 2003
- Guidance on the Allowing Transmitting Portable Electronic Devices (T-PEDs) on Aircraft, Radio Technical Commission for Aeronautics RTCA DO-294, issued 19.10.2004 sowie RTCA DO-294 B, Issued 13 December 2006.
- Guidance for the Use of Portable Electronic Devices (PEDs) on Board Aircraft EUROCAE ED-130, Issued December 2006

Übereinstimmendes Ergebnis dieser Untersuchungen ist, dass der Betrieb von so genannten „nicht absichtlich sendenden Geräten“ (Portable Electronic Devices - PEDS) wie z.B. elektronische Informations- und Unterhaltungsgeräte, Geräte zur Foto- und Videoaufzeichnung, an Bord von Luftfahrzeugen als unbedenklich angesehen werden kann, wie es derzeit die LuftEBV bereits vorsieht. Auch der Betrieb von „absichtlich sendenden Geräten“ (Transmitting - Portable Electronic Devices T-PEDS) kann unter bestimmten Voraussetzungen, z.B. Sendeleistung < 100 Milliwatt und Betrieb nur in bestimmten Flugphasen wie z.B. nur im Reiseflug, durch autorisierte Stellen freigegeben werden.

Mit Blick auf die Einführung neuer Technologien wie z.B. Bluetooth und Wireless LAN an Bord von Flugzeugen und vor dem Hintergrund der genannten Untersuchungen ist eine Anpassung der

LuftEBV an die neuen Gegebenheiten erforderlich. Auch auf internationaler Ebene wird den Staaten die Überprüfung der Möglichkeit der Zulassung der „absichtlich sendenden Geräten“ empfohlen.

Gerade für Geschäftsreisende ist die Möglichkeit der Nutzung von Mobilfunkgeräten während eines Fluges von enormer Bedeutung. Würde sich Deutschland den neuen Technologien verschließen, hätte dies zur Folge, dass für deutsche Luftfahrtunternehmen Wettbewerbsnachteile entstehen, wenn andere Staaten die Nutzung von Sendergeräten während eines Fluges zulassen. Flugreisende würden dann ausländische Luftfahrtunternehmen vorziehen. Für die Änderung besteht folglich ein besonderes Bedürfnis im Sinne des § 27 Abs. 3 Satz 2 LuftVG.

Wegen des Umfangs der erforderlichen Änderungen wird eine Neufassung der Verordnung vorgenommen. Dabei ist die bislang in § 5 LuftEBV enthaltene Kollisionsregelung zugunsten telekommunikationsrechtlicher Bestimmungen sowie von Vorschriften über die elektromagnetische Verträglichkeit nicht mehr aufgenommen worden. Sofern es sich dabei um gesetzliche Vorschriften wie die des Telekommunikationsgesetzes handelt, gehen diese einer Verordnung wie der vorliegenden ohnehin vor. Sofern Verordnungen in diesem Bereich erlassen sind, wird im Konfliktfall vom Vorrang der telekommunikationsrechtlichen Bestimmungen aufgrund des Spezialitätsgrundsatzes auszugehen sein.

Für Bund, Länder und Gemeinden entstehen durch die Änderung keine höheren oder zusätzlichen Aufwendungen, weder in Bezug auf die Haushaltsausgaben noch in Bezug auf den Vollzugsaufwand. 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.

## **II. Zu den einzelnen Vorschriften**

### *Zu § 1 (Verbotsausnahmen)*

Diese Vorschrift stellt die zentrale Bestimmung der Verordnung dar, weil damit die Ausnahmen vom grundsätzlichen Verbot des Betriebes elektronischer Geräte an Bord von Flugzeugen statuiert werden.

Gegenüber der bestehenden Regelung ergeben sich mit Absatz 1 folgende Änderungen:

- Der Betrieb von Geräten, die als Luftfahrtgerät zugelassen sind, ist nach § 27 Abs. 3 LuftVG zulässig. Da der geltende § 1 Abs. 2 Nr. 1 lediglich deklaratorische Bedeutung hat, kann er in der Neufassung entfallen.
- Der Text des geltenden § 1 Abs. 2 Nr. 4 wird in Nummer 1 dahingehend überarbeitet, dass Medizinprodukte nunmehr umfassender berücksichtigt werden. Die Befreiung wird nicht mehr auf die Überwachung lebenswichtiger Körperfunktionen beschränkt, sondern auf die Unterstützung und Überwachung von Körperfunktionen ausgeweitet.
- Die Nummer 2 entspricht dem Regelungstext der geltenden Verordnung mit dem Zusatz, dass die Geräte nicht über eine Sendefunktion verfügen dürfen. Der Zusatz ist erforderlich, um grundsätzlich die Möglichkeit der Aussendung von unkontrollierten Sendesignalen durch diese Gerätegruppe zu unterbinden.
- Die Nummer 3 entspricht der geltenden Verordnung mit der Ergänzung um Aufzeichnungsgeräte. Dies erweitert die allgemeine Freigabe von tragbaren satellitengestützten Navigationsgeräten um die Gruppe der sog. GPS-Logger, die technologisch sehr ähnlich aufgebaut und in sehr großer Zahl im Einsatz sind.
- Die Gruppe der in der geltenden Fassung aufgeführten Geräte (§1 Abs. 2 Nr. 5) wird unter Nummer 4 mit „sonstige elektronische Geräte ohne Sendefunktion“ zusammengefasst. Auf die Aufzählung von Gerätegruppen wird im Sinne besserer Verständlichkeit nicht verzichtet, wobei die verwendeten Begriffe aber Verallgemeinerungen beinhalten. Die Flugphasen werden um den Abschnitt „Endanflug“ erweitert, da der Abschnitt „Landung“ in der gültigen Fassung nur einen kurzen Zeitraum unmittelbar vor dem Aufsetzen umfasst.
- Die Notwendigkeit der ausdrücklichen Freigabe durch den verantwortlichen Luftfahrzeugführer, wie sie derzeit in § 1 Abs. 2 Nr. 6 Buchstabe a vorgesehen ist, hat immer wieder zu Irritationen geführt. In der neuen Nummer 5 wird der relevante Zeitraum eindeutig geregelt (Luftfahrzeug an der Parkposition und Triebwerke abgestellt), so dass insoweit eine zusätzliche Freigabe nicht mehr erforderlich ist. Der verantwortliche Luftfahrzeugführer kann ohnehin jederzeit die Nutzung von elektronischen Geräten an Bord bei Vorliegen polizeirechtlicher Voraussetzungen aufgrund der ihm durch § 12 des Luftverkehrsgesetzes übertragenen Befugnisse untersagen (s. § 3). Zudem besteht aus tech-

nischer Sicht kein Unterschied, ob die Geräte von Passagieren oder vom Bodenpersonal betrieben werden.

- § 1 Abs. 2 Nr. 6 Buchstabe b der geltenden Fassung (Betrieb in Zusammenhang mit Abfertigung oder Instandhaltung) kann ersatzlos entfallen, da der Betrieb gemäß der neuen Nummer 5 (Luftfahrzeug an der Parkposition und Triebwerke abgestellt) uneingeschränkt möglich ist.

In Absatz 2 werden die vor allem in Absatz 1 verwendeten Begriffe genauer erfasst. Die Definition des Begriffs „elektronisches Gerät“ dient der Klarstellung, auf welche elektronischen Geräte sich der Verordnungstext bezieht. Die Absicht, Stumm- und Bereitschaftsschaltungen nicht zu erlauben, wird beibehalten, jedoch dahingehend modifiziert, dass beispielsweise tragbare Computer im normal ausgeschalteten Zustand mit eingebauter Batterie auch im Sinne der Verordnung als ausgeschaltet betrachtet werden können. Es soll hiermit dem Umstand Rechnung getragen werden, dass bei fast allen modernen elektronischen Geräten die Batterie auch im ausgeschalteten Zustand mit elektronischen Schaltkreisen verbunden bleibt. Die Definition der „Sendefunktion“ wird neu gefasst, da dem Begriff bei der Neuregelung eine zentrale Bedeutung zukommt.

#### *Zu § 2 (Weitergehende Freistellungen)*

Diese Bestimmung ermöglicht weitere Freigaben, die über die in § 1 enthaltenen Beschränkungen der Verbotsausnahmen hinausgehen. Dem Luftfahrzeughalter ist die Möglichkeit eröffnet, nach entsprechender Nachweisführung auch sendende Technologien an Bord seiner Luftfahrzeuge zuzulassen. In der geltenden Verordnung ist diese Möglichkeit der Freigabe noch an eine Notwendigkeit im Zusammenhang mit der Transportdurchführung gebunden. Mit Einführung neuer drahtloser Technologien (z.B. Wireless LAN an Bord von Verkehrsflugzeugen) wird diese Kopplung fallengelassen; nunmehr reicht es aus, dass seitens des Luftfahrzeugherstellers oder eines Entwicklungsbetriebs, der über ausreichende Sachkenntnisse auf dem Gebiet der elektromagnetischen Verträglichkeit verfügt, ein qualifizierter Nachweis dahingehend geführt wird, dass Bordsysteme nicht durch derartige sendende Geräte beeinflusst werden.

Die in letzter Zeit von den Organisationen EUROCAE und RTCA zu diesem Thema veröffentlichten Dokumente bilden diesbezüglich ausreichende Grundlagen, dass in bestimmten Flugphasen der Betrieb von „absichtlich sendenden Geräten“ mit kleiner Sendeleistung, z.B. Sendeleistung < 100 Milliwatt, als unbedenklich angesehen und durch autorisierte Stellen freigegeben wer-

den kann.

Die Zulassung der zur Mobilfunknutzung notwendigen neuen Bordelektronik in Luftfahrzeugen erfolgt dabei im Rahmen der Zulassung als Luftfahrtgerät durch die EASA.

Absatz 2 gibt den verantwortlichen Luftfahrzeugführern kleinerer Flugzeuge im nichtkommerziellen Bereich die Möglichkeit, auch mit mindestens einem Bodenversuch die Verträglichkeit nachzuweisen, was in ähnlicher Form auch gemäß § 3 Abs. 1 der geltenden Fassung der Verordnung möglich ist. In der neuen Fassung wird dieses vereinfachte Verfahren der Nachweisführung jedoch auf kleinere Flugzeuge im nichtkommerziellen Betrieb eingeschränkt. Denn bei kleineren Luftfahrzeugen ist die Steuerung weniger anfällig für elektromagnetische Störungen und der Luftfahrzeugführer kann über die Passagiere eine bessere Kontrolle ausüben und die notwendigen Maßnahmen einleiten. Für größere Luftfahrzeuge wird dagegen aus Sicherheitsgründen eine qualifizierte Nachweisführung gefordert. Die hierbei notwendige Umschreibung der „Störung der Bordelektronik“ entspricht der Definition des geltenden § 1 Abs. 1 Nr. 3. Diese Regelung wird jedoch um den Begriff „Kommunikationseinrichtungen“ ergänzt, da auch in diesem Bereich Störungen zu einer Gefährdung führen können. In der Vergangenheit sind Störungen bekannt geworden, bei denen eingeschaltete Mobiltelefone in kritischen Flugphasen Störgeräusche in den bordseitigen Kommunikationssystemen verursacht und dadurch den Empfang von Anweisungen und Freigaben des Flugverkehrskontrolldienstes beeinträchtigt haben.

*Zu § 3 (Befugnisse des verantwortlichen Luftfahrzeugführers)*

§ 3 nimmt nunmehr auf § 12 des Luftsicherheitsgesetzes Bezug, der an die Stelle von § 29 Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes getreten ist. Durch diese Vorschrift ist der Luftfahrzeugführer mit hoheitlichen Befugnissen beliehen. Bei Wahrnehmung dieser Befugnisse kann im Einzelfall bei Vorliegen der gesetzlichen Eingriffsvoraussetzungen, d.h. falls zur Abwehr einer Gefahr erforderlich, die durch die vorliegende Verordnung eingeräumte Erlaubnis des Betriebs elektronischen Geräts untersagt oder beschränkt werden. Die aus § 12 Abs. 2 Luftsicherheitsgesetz resultierende Befugnis ermöglicht dem Luftfahrzeugführer auch ein Eingreifen im Falle einer durch die Benutzung elektronischer Geräte im Sinne des § 1 hervorgerufenen Störung der Bordelektronik. Dieser Fall war bislang im geltenden § 2 Satz 1 der Verordnung besonders geregelt. Dies wird durch einen allgemeinen Verweis auf die Befugnis des Luftfahrzeugführers nach § 12 Abs. 2 des Luft-

sicherheitsgesetzes abgelöst. Eine solche Verweisung erscheint erforderlich, um deutlich zu machen, dass der verantwortliche Luftfahrzeugführer trotz der durch die Verordnung vorgenommenen Freistellung vom grundsätzlichen Verbot nicht gehindert ist, von seiner hoheitlichen Befugnis Gebrauch zu machen, wenn die Voraussetzungen dafür vorliegen.

*Zu § 4 (Hinweispflicht)*

Durch Anknüpfung an den Zeitpunkt des Anlassens der Triebwerke wird § 4 inhaltlich der geänderten Regelung des § 1 Abs. 1 Nr. 5 zweiter Halbsatz angepasst. Der komplizierte Rückbezug auf § 1 Abs. 2 Nr. 5 zweiter Halbsatz der geltenden Verordnung wird durch Umformulierung vermieden.

*Zu § 5 (Inkrafttreten)*

Diese Regelung entspricht dem Artikel 82 Abs. 2 des Grundgesetzes. Mit Inkrafttreten der neuen LuftEBV ist die geltende gleichnamige Verordnung außer Kraft zu setzen.



**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:  
Verordnung zur Regelung des Betriebes von nicht als Luftfahrtgerät zugelassenen  
elektronischen Geräten in Luftfahrzeugen**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf der o.g. Verordnung auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und die Verwaltung werden keine Informationspflichten eingeführt, abgeschafft oder geändert.

Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann  
Berichtersteller