

**07.08.08**

Vk

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

---

**Verordnung zur Ergänzung und Anpassung der Anforderungen  
an Luftfahrer****A. Problem und Ziel**

Auf Grund geänderter Bestimmungen in der europäischen und internationalen Luftfahrt sind auch die deutschen Anforderungen an das Luftfahrtpersonal regelmäßig anzupassen. Für die Luftfahrtindustrie ist es von außerordentlich großer Bedeutung, dass internationale Vorgaben in das deutsche Recht übernommen werden, um dauerhaft die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland zu sichern. So hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) die Einführung einer neuen Lizenz beschlossen, die es den Fluggesellschaften ermöglicht, den erhöhten Bedarf an Luftfahrern zielgerichteter und effizienter decken zu können. Ebenso wurden bezüglich anderer Lizenzen Ausbildungszeiten reduziert und Begriffsdefinitionen zum Reisemotorsegler und zum Segelflugzeug mit Hilfsantrieb aufgenommen.

**B. Lösung**

Die in Zusammenarbeit mit anderen europäischen Luftfahrtbehörden im Rahmen der „Joint Aviation Authorities“ erarbeiteten Vorgaben im Bereich Luftfahrtpersonal werden durch einen entsprechenden Verweis auf die aktualisierte deutsche Fassung in das deutsche Recht übernommen. Dadurch ist es nicht erforderlich, hoch komplexe Regelungen detailliert in die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder in die Verordnung über das Luftfahrtpersonal zu integrieren. Gleichzeitig werden Klarstellungen in den Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgenommen.

**C. Alternativen**

Keine.

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

Der Bund wird durch die Ausführung dieser Verordnung nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Den Ländern und Gemeinden entstehen durch diese Verordnung keine Kosten.

**2. Vollzugsaufwand**

Für den Bund verhält sich der Vollzugsaufwand neutral. Zwar ergibt sich mit der Lizenzierung von Verkehrsflugzeugführern in mehrköpfigen Flugbesatzungen eine neue Aufgabe. Gleichzeitig wird die Anzahl der auszustellenden konventionellen Verkehrsflugzeugführerlizenzen jedoch abnehmen.

**E. Sonstige Kosten**

Durch die Neuregelung bestimmter Ausbildungsregime wird die Ausbildung von Flugzeugführern erleichtert und zeitlich gestrafft. Den Fluggesellschaften entstehen dadurch per Saldo keine zusätzlichen Kosten, die sich Einzelpreis verändernd auswirken können. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

**F. Bürokratiekosten****a) Bürokratiekosten der Wirtschaft**

Der Entwurf enthält keine neuen Informationspflichten für die Wirtschaft.

**b) Bürokratiekosten für Bürgerinnen und Bürger**

Durch den Entwurf wird in § 20 Abs. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung mit dem Erfordernis der Beantragung einer Lizenz für

Verkehrsflugzeugführer in mehrköpfigen Flugbesatzungen eine neue Informationspflicht für Bürgerinnen und Bürger eingeführt.

c) Bürokratiekosten für die Verwaltung

Es wird eine Informationspflicht für das Luftfahrt-Bundesamt geschaffen:

§ 24e Abs. 3 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung – Unterrichtung der bisher für die Aufsicht über flugmedizinische Sachverständige zuständigen Landesluftfahrtbehörden.



**07.08.08**

Vk

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

---

**Verordnung zur Ergänzung und Anpassung der Anforderungen  
an Luftfahrer**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 4. August 2008

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 Ergänzung und Anpassung der Anforderungen an Luftfahrer

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 Ergänzung und Anpassung der Anforderungen an Luftfahrer**

**Vom ...**

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 13 in Verbindung mit Abs. 1 Satz 3 und Nr. 9a und Nr. 13 in Verbindung mit Abs. 1 Satz 4 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hinsichtlich § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 und 13 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und hinsichtlich § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9a und Nr. 13 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie:

### **Artikel 1**

#### **Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S.1229) wird wie folgt geändert:

1. § 20 Abs. 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Der Satzteil vor Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort „Erneuerung“ wird das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt.

bb) Nach dem Wort „Rechte“ werden die Wörter „sowie die Standardisierungsanforderungen an Prüfer“ eingefügt.

b) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Berufsflugzeugführer“ ein Komma und die Wörter „Verkehrsflugzeugführer in mehrköpfigen Flugbesatzungen (Multi-Crew Pilot Licence (MPL))“ eingefügt.

c) In Nummer 1 wird die Angabe „(JAR-FCL 1 deutsch) vom 15. April 2003 (BAnz. Nr. 80a vom 29. April 2003)“ durch die Angabe „(JAR-FCL 1 deutsch) vom [...] (BAnz. Nr. [...])“ ersetzt.

- d) In Nummer 2 wird die Angabe „(JAR-FCL 2 deutsch) vom 15. April 2003 (BAnz. Nr. 80b vom 29. April 2003)“ durch die Angabe „(JAR-FCL 2 deutsch) vom [...] (BAnz. Nr. [...])“ ersetzt.
2. In § 22 Abs. 1 Nr. 2 und § 23 Abs. 1 Nr. 4 werden jeweils nach dem Wort „Verkehrsflugzeugführer“ ein Komma und die Wörter „Verkehrsflugzeugführer in mehrköpfigen Flugbesatzungen (Multi-Crew Pilot Licence (MPL))“ eingefügt.
3. Dem § 24e Abs. 3 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Mit der Anerkennung eines flugmedizinischen Sachverständigen nach Satz 1 erlischt die Anerkennung nach Absatz 2 und die Zuständigkeit der Luftfahrtbehörde des Landes. Das Luftfahrt-Bundesamt unterrichtet die bisher für die Aufsicht über den flugmedizinischen Sachverständigen zuständige Luftfahrtbehörde. Die Anerkennung eines flugmedizinischen Sachverständigen nach Satz 1 berechtigt auch zur Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 2.“

## **Artikel 2**

### **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 13. Juni 2007 (BGBl. I S. 1048, 2203), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 1 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Ein Reisemotorsegler im Sinne dieser Verordnung ist ein nach den entsprechenden Bauvorschriften zugelassenes Luftfahrzeug, das über ein fest eingebautes Triebwerk und einen nicht einklappbaren Propeller verfügt, nach Flughandbuch eigenstartfähig ist und aus eigener Leistung steigen kann. Ein Reisemotorsegler ist auch jedes weitere Luftfahrzeug, welches vom Luftfahrt-Bundesamt als gleichwertig anerkannt wird.“



2. Dem § 36 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Ein Segelflugzeug mit Hilfsantrieb im Sinne dieser Verordnung ist ein nach den entsprechenden Bauvorschriften zugelassenes Luftfahrzeug, das über ein schwenk- oder drehbares Triebwerk oder einen einklappbaren Propeller verfügt.“

### **Artikel 3**

#### **Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung**

Nach Nummer 3 des Abschnitts III der Anlage (zu § 2 Abs. 1) der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 13. Juni 2007 (BGBl. I S. 1048), wird folgender neuer Gebührentatbestand eingefügt:

„3a. Verkehrsflugzeugführer in mehrköpfigen Flugbesatzungen

(JAR-FCL 1.510 deutsch)

- |                         |           |
|-------------------------|-----------|
| a) theoretische Prüfung | 440 EUR   |
| b) praktische Prüfung   | 140 EUR“. |

### **Artikel 4**

#### **Aufhebung der Ersten Durchführungsverordnung zur Verordnung über Luftfahrtpersonal**

Die Erste Durchführungsverordnung zur Verordnung über Luftfahrtpersonal (Anwendungsbestimmungen zur Lizenzierung von Piloten Flugzeuge, von Piloten Hubschrauber, von Flugingenieuren, Freiballonführern, Flugdienstberatern und Flugtechnikern auf Hubschraubern bei den Polizeien des Bundes und der Länder) vom 15. April 2003 (BANz. Nr. 82 b), geändert durch Artikel 133 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818), wird aufgehoben.

**Artikel 5**

**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den ....

Der Bundesminister  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Wolfgang Tiefensee

## Begründung

### **I. Allgemeiner Teil**

Für die nationale Luftfahrtindustrie ist es von größter Bedeutung, dass internationale Vorgaben in das deutsche Lizenzierungsrecht übernommen werden, um dauerhaft die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland zu sichern. So hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation die Einführung einer neuen Lizenz beschlossen, die es den Luftfahrtgesellschaften durch eine Ziel gerichtete und intensivere Ausbildung ermöglicht, den erhöhten Bedarf an Luftfahrern schneller zu decken. Durch die Neuregelung bestimmter Ausbildungsregime wird einerseits die Ausbildung von Flugzeugführern erleichtert und zeitlich gestrafft. Andererseits wird ein neues, gebührenbewehrtes Prüfungsverfahren eingeführt, das Kosten verursacht. Per Saldo dürften die Fluggesellschaften nicht zusätzlich belastet werden, so dass Einzelpreisänderungen nicht zu erwarten sind. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Die in Zusammenarbeit mit anderen europäischen Luftfahrtbehörden im Rahmen der „Joint Aviation Authorities“ (JAA) erarbeiteten Vorgaben und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als deutsche JAR-FCL bekannt gemachten Vorschriften im Bereich Luftfahrtpersonal werden durch eine Anpassung der bereits in § 20 Abs. 2 Satz 1 LuftVZO bestehenden Verweisung auf die aktuelle Fassung der Bekanntmachung des Bundesministeriums in das deutsche Recht übernommen. Auf diesem Weg ist es nicht erforderlich, hoch komplexe Regelungen detailliert in die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder in die Verordnung über das Luftfahrtpersonal integrieren zu müssen. Darüber hinaus ist es zum Zweck der europäischen Standardisierung im Rahmen des JAA-Systems dringend erforderlich, die Struktur und damit die Vergleichbarkeit der Vorschriften zu erhalten. Gleichzeitig werden Klarstellungen in den Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgenommen, die aufgrund erster Erfahrungen nach der Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. Juni 2007 (BGBl. I S. 1048) erforderlich waren.

Darüber hinaus werden notwendige Begriffsdefinitionen für den „Reisemotorsegler“ und für das „Segelflugzeug mit Hilfsantrieb“ aufgenommen.

Der Bund wird durch die Ausführung dieser Verordnung nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Den Ländern und Gemeinden entstehen durch diese Verordnung keine Kosten. Für den Bund verhält sich der Vollzugsaufwand neutral. Zwar ergibt sich mit der Lizenzierung von Verkehrsflugzeugführern als Kopiloten eine neue Aufgabe. Gleichzeitig wird die Anzahl der auszustellenden konventionellen Verkehrsflugzeugführerlizenzen jedoch abnehmen.

Eine Evaluierung der Verordnung wurde nicht festgelegt, da sie auf internationalen und europäischen Vorgaben beruht.

Gleichstellungsrelevante Auswirkungen der Verordnung sind nicht zu erwarten.

Der Entwurf enthält keine neuen Informationspflichten für die Wirtschaft.

In § 20 Abs. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird mit dem Erfordernis der Beantragung einer Lizenz für Verkehrsflugzeugführer in mehrköpfigen Flugbesatzungen eine neue Informationspflicht für Bürgerinnen und Bürger eingeführt.

Es wird eine Informationspflicht für das Luftfahrt-Bundesamt geschaffen:

§ 24e Abs. 3 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung – Unterrichtung der bisher für die Aufsicht über flugmedizinische Sachverständigen zuständigen Landesluftfahrtbehörden.

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

### **Zu Artikel 1 (Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung)**

Zu 1. ( § 20 Abs. 2):

Die Arbeitsgemeinschaft der europäischen Luftfahrtbehörden („Joint Aviation Authorities“) entwickelt auf der Basis der Bestimmungen der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) regelmäßig die europaweit harmonisierten Anforderungen an Luftfahrtpersonal (Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licencing (JAR- FCL)) fort. Die deutsche Bekanntmachung der Bestimmungen der JAR-FCL wurde im Jahre 2003 im Wege eines statischen Verweises erstmals in das deutsche Luftrecht aufgenommen. Die Änderung übernimmt den Vorschriftenstand der JAR-FCL in ihrer aktuellen Version in das deutsche Recht. Die aktuellen Bestimmungen der „JAR-FCL 1 deutsch“ sehen für Flugzeuge eine bis dahin im deutschen Luftrecht nicht bekannte neue Lizenzart vor. Die in Satz 1 Nr. 1 enthaltene Aufzählung

der Luftfahrerlizenzen ist um diese besondere Lizenz, die zum Führen von Verkehrsflugzeugen in mehrköpfigen Flugbesatzungen berechtigt (Multi-Crew Pilot Licence (MPL)), zu ergänzen.

Gleichzeitig wurde mittels eines statischen Verweises in der LuftVZO festgelegt, dass die Standardisierungsanforderungen für Prüfer durch Bekanntmachung der JAR-FCL 1 und 2 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bekannt gemacht werden.

Zu 2. (§ 22 Abs. 1 Nr. 2 und § 23 Abs. 1 Nr. 4):

Bei der Festlegung der für die Lizenzführung zuständigen Behörde und des Mindestalters ist ebenfalls die oben genannte Lizenz (MPL) zu ergänzen.

Zu 3. (§ 24e Abs. 3):

Die Anerkennung als „flugmedizinischer Sachverständiger für die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 2“ wird durch die Anerkennung als „flugmedizinischer Sachverständiger für die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 ersetzt. Da dies die höherwertige Anerkennung ist, berechtigt sie auch zur Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 2. Der neue Wortlaut trägt dem Erfordernis der klaren Abgrenzung der behördlichen Zuständigkeit für die Aufsicht Rechnung.

### **Zu Artikel 2 (Verordnung über Luftfahrtpersonal)**

Zu 1. und 2. (§ 1 Abs. 6 und § 36 Abs. 6):

Artikel 4 sieht die Aufhebung der Ersten Durchführungsverordnung zur LuftPersV vor. Die darin enthaltenen Definitionen des „Reisemotorseglers“ und des „Segelflugzeugs mit Hilfsantrieb“ dienen einer klaren Abgrenzung und müssen in die LuftPersV überführt werden. Für seltene Grenzfälle, wie z.B. bei der Stemme 10, soll das Luftfahrt-Bundesamt die Befugnis haben, zu entscheiden, ob das Fluggerät als Reisemotorsegler einzustufen ist oder nicht.

### **Zu Artikel 3 (Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung)**

(Abschnitt III der Anlage (zu § 2 Abs. 1) (Nr. 3a)):

Der Verwaltungsaufwand für die theoretische Prüfung zum Verkehrsflugzeugführer in mehrköpfigen Flugbesatzungen ist vergleichbar mit dem Verwaltungsaufwand für die theoretische

Prüfung zum konventionellen Verkehrsflugzeugführer und wird daher mit dem gleichen Gebührensatz versehen (Anlage Gebührenverzeichnis, III, 3a) zu § 2 Abs. 1 LuftKostV).

Die entsprechende praktische Prüfung ist in ihrem Umfang vergleichbar mit der praktischen Prüfung zum konventionellen Verkehrsflugzeugführer (Anlage Gebührenverzeichnis, III, 3b) zu § 2 Abs. 1 LuftKostV), daher ist ebenfalls der gleiche Gebührensatz gerechtfertigt.

#### **Zu Artikel 4 (Aufhebung der Ersten Durchführungsverordnung zur Verordnung über Luftfahrtpersonal)**

Zur Rechtsvereinfachung und zur Streichung gegenstandslos gewordener Übergangsbestimmungen wird die Erste Durchführungsverordnung zur Verordnung über Luftfahrtpersonal aufgehoben. Darin enthaltene Bestimmungen, die für das Luftfahrtpersonalrecht weiterhin erforderlich sind, werden zum Teil in die LuftPersV aufgenommen (siehe Artikel 2) und zum Teil bei der Bekanntmachung der überarbeiteten Bestimmungen JAR-FCL 1 und 2 deutsch berücksichtigt, beziehungsweise in Form von Erläuterungen herausgegeben.

#### **Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)**

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten der Änderungsverordnung.

Da es im Interesse der von dieser Änderungsverordnung betroffenen zuständigen Stellen von Bund, Ländern und Beauftragten sowie des betroffenen Luftfahrtpersonals liegt, die durch die Änderungsverordnung eingeführten Ergänzungen, Korrekturen und Verfahrensänderungen unmittelbar und ohne Zeitverzögerung anzuwenden, wurde der Termin des Inkrafttretens auf den ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Monats gelegt.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:  
Nr. 492 Verordnung zur Ergänzung und Anpassung der Anforderungen an Luftfahrer**

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

In § 20 Abs. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird mit dem Erfordernis der Beantragung einer Lizenz zum Führen von Flugzeugen mit mehrköpfigen Besatzungen eine neue Informationspflicht für Bürgerinnen und Bürger eingeführt. Derzeit muss ein Pilotenschüler zunächst eine Privatpilotenlizenz und darauf aufbauend eine Reihe weiterer Lizenzen erwerben, bis er schließlich berechtigt ist, Verkehrsmaschinen zu fliegen. Mit der vorgesehenen neuen Pilotenlizenz wird eine Alternative zu diesen Fluglizenzen geschaffen. Sie soll es dem Pilotenschüler ermöglichen, mit nur einer Lizenz die Berechtigung zum Führen von Verkehrsmaschinen zu erlangen. Damit reduzieren sich Ausbildungsaufwand und -kosten erheblich.

Mit § 24e Abs. 3 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird eine Informationspflicht für die Verwaltung eingeführt. Wenn das Luftfahrt-Bundesamt einem flugmedizinischen Sachverständigen das Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 erteilt hat, informiert es die zuständige Landes-Luftfahrtbehörde darüber.

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

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann  
Berichterstatter