

12.10.16

Vk - In

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Bestimmungen zur Berücksichtigung von aerodynamisch gesteuerten Ultraleicht-hubschraubern**A. Problem und Ziel**

Im Bereich der Luftsportgeräte wurde die Kategorie der Ultraleichtflugzeuge in den letzten Jahrzehnten ständig weiterentwickelt. Diese Art der Luftsportgeräte ist bis zu einer höchstzulässigen Startmasse von 300 Kilogramm bei einsitzigen und von 450 Kilogramm bei zweisitzigen Flugzeugen gemäß Artikel 4 Absatz 4 Anhang II Buchstabe e Ziffern i und ii der Verordnung (EU) Nr. 216/2008 von den europäischen Regelungen ausgenommen und unterliegt vereinfachten nationalen Prüf- und Zulassungsverfahren.

Parallel zur technischen Entwicklung bei den Ultraleichtflugzeugen wurden europaweit auch bei den Ultraleicht-hubschraubern technische Fortschritte erzielt und in einigen Ländern auch Prüf- und Zulassungsvorschriften für Ultraleicht-hubschrauber entwickelt. Aufgrund mehrerer Anträge deutscher Hersteller wurde auch in Deutschland ein Erprobungsprogramm durch die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur damit beauftragten Luftsportverbände, Deutscher Ultraleichtflugverband e. V. und Deutscher Aero Club e. V., durchgeführt, in dem der Einsatz von Ultraleicht-hubschraubern getestet und die Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb dieser Luftsportgeräte erarbeitet worden sind. Dieses Erprobungsprogramm wurde Mitte 2015 abgeschlossen und hat gezeigt, dass der Betrieb von Ultraleicht-hubschraubern bei Festlegung der Anforderungen an die Ausbildungsvoraussetzungen der Luftsportgeräteführer sicher durchgeführt werden kann.

Mit der Verordnung sollen die fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb des Luftfahrerscheins zum Führen von Ultraleichtubschraubern festgelegt, die zuständigen Stellen zur Erteilung der notwendigen Lizenzen und für die Verkehrszulassung bestimmt und die Kostenverordnung angepasst werden. Die Erarbeitung der Lufttüchtigkeitsforderungen für die Ultraleichtubschrauber ist hingegen noch nicht abgeschlossen. Sie erfolgt parallel zum Vorhaben durch eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Luftsportverbände und dem Luftfahrt-Bundesamt. Nach Erarbeitung der Lufttüchtigkeitsforderungen wird das Musterzulassungsverfahren bei der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) durchgeführt.

B. Lösung

Erweiterung der luftrechtlichen Bestimmungen zur Berücksichtigung von Ultraleichtubschraubern als eigene Unterkategorie der Luftsportgeräte nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 10 des Luftverkehrsgesetzes wie folgt: Ergänzung der Ausbildungsvorschriften in der Verordnung über Luftfahrtpersonal um die Anforderungen zum Erwerb der Lizenz und der Ausübung der Flugberechtigung, Ergänzung der Beauftragungen des Deutschen Ultraleichtflugverbandes e.V. und des Deutschen Aero Club e.V. um die Wahrnehmung der dort genannten öffentlichen Aufgaben im Zusammenhang mit der Benutzung des Luftraums durch Ultraleichtubschrauber und um die daraus folgenden Anpassung der Kostenverordnung.

C. Alternativen

Verbot des Betriebs von Ultraleichtubschraubern in Deutschland. Damit würde eine zukunftssträchtige und effiziente Entwicklung im Luftsport verhindert und die damit verbundene wirtschaftliche Chance, das Produkt durch deutsche Hersteller auf den deutschen Luftsportgerätemarkt und den internationalen Luftfahrzeugmarkt zu bringen, bliebe ungenutzt.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Mangels Marktreife der Ultraleichtubschrauber begründet die mit dem Regelungsvorhaben für Bürgerinnen und Bürger verbundene Pflicht zum Erwerb eines dieser Kategorie entsprechenden Luftfahrerscheins unmittelbar noch keinen Erfüllungsaufwand. Die Anzahl der Luftfahrzeugführer, die zur Ausübung des Luftsports einen Ultraleichtubschrauber nutzen werden und die Häufigkeit der Ausbildungsläufe sind mangels einschlägiger Erfahrungswerte nicht darstellbar.

E.2 Erfüllungsaufwand für Wirtschaft

Durch die Ergänzung der Verordnung zur Beauftragung der Luftsportverbände ergibt sich kein Mehraufwand. Die beauftragten Verbände werden voraussichtlich für die notwendigen Zulassungsarbeiten keinen weiteren Kostenaufwand haben, als er bereits jetzt für die Arbeiten im Zusammenhang mit der Zulassung der anderen Luftsportgeräte besteht.

E.3 Erfüllungsaufwand für Verwaltung

Für die Verwaltung ergibt sich kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Für die Industrie, und hier im Besonderen für die Luftverkehrswirtschaft, entsteht durch die Anpassung der Verordnungen des Luftverkehrsrechts kein zusätzlicher Aufwand. Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 592/16

12.10.16

Vk - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Bestimmungen zur Berücksichtigung von aerodynamisch gesteuerten Ultraleicht-hubschraubern

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 11. Oktober 2016

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Stanislaw Tillich

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Bestimmungen zur Berücksichtigung der aerodynamisch gesteuerten Ultraleicht-hubschrauber

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen
Peter Altmaier

**Verordnung
zur Änderung luftrechtlicher Bestimmungen
zur Berücksichtigung von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtschraubern**

Vom ...

Es verordnen auf Grund

- des § 31c, sowie § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 4 und Absatz 4 Nummer 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 31c durch Artikel 567 Nummer 1, § 32 Absatz 1 Satz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und § 32 Absatz 4 durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe b der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) zuletzt geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 des Luftverkehrsgesetzes, der in Satz 1 in dem Satzteil vor Nummer 1 durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) zuletzt geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen,
- des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 13 in Verbindung mit Satz 3 und 4 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Absatz 1 Satz 1 und 4 des Luftverkehrsgesetzes zuletzt durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe a der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie:

**Artikel 1
Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), die zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 26. Juli 2016 (BGBl. I S. 1843) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 14 Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Ultraleichtflugzeuge“ die Wörter „und Ultraleichtschrauber“ eingefügt.
2. In der Anlage 1 (zu § 14 Absatz 1 und § 19 Absatz 1) werden in Ziffer II Nummer 3 Absatz 3 nach dem Wort „Tragfläche“ die Wörter „oder an beiden Seiten des Rumpfes“ eingefügt.

Artikel 2

Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Februar 1984 (BGBl. I S. 265), die zuletzt durch Artikel 3a des Gesetzes vom 28. Juni 2016 (BGBl. I S. 1548) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 42 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 werden die Wörter „vorbehaltlich der Absätze 3 und 4“ durch die Wörter „vorbehaltlich der folgenden Absätze“ ersetzt.

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Die bisherige Nummer 1 Buchstabe a wird die Nummer 1.

bb) Die bisherige Nummer 1 Buchstabe b wird die Nummer 2.

cc) Die bisherige Nummer 2 wird die Nummer 3.

c) Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 5a eingefügt:

„(5a) Die Ausbildung von Führern für Ultraleichtubschrauber nach § 1 Absatz 1 Nummer 7 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung umfasst

1. eine Gesamtflugzeit von 40 Flugstunden mit Ultraleichtubschraubern; davon können bis zu 20 Flugstunden durch Flugzeit als verantwortlicher Führer von aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräten und Flugzeugen ersetzt werden, wobei in der Gesamtflugzeit mindestens zehn Flugstunden im Alleinflug enthalten sein müssen, sowie
2. Starts und Landungen auf verschiedenen Flugplätzen, Außenlandeübungen mit Fluglehrer, mindestens einen Überlandflug mit Fluglehrer über eine Gesamtstrecke von mindestens 150 Kilometern mit Zwischenlandung, eine theoretische und praktische Einweisung zur Beherrschung des Ultraleichtubschraubers in besonderen Flugzuständen sowie eine theoretische und praktische Einweisung in das Verhalten in Notfällen,
3. bei Bewerbern, die eine Lizenz als Hubschrauberführer besitzen, eine Ausbildung auf Ultraleichtubschraubern in einer genehmigten Ausbildungseinrichtung.“

2. In § 43 Absatz 2 Nummer 3 wird die Angabe „§ 42 Abs. 4 und 5“ durch die Wörter „§ 42 Absatz 4 bis 5a“ ersetzt.

3. § 45 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 werden nach den Wörtern „Die Rechte aus einem Luftfahrerschein mit der eingetragenen Luftsportgeräteart“ die Wörter „aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge“ eingefügt.

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Rechte aus einem Luftfahrerschein mit der eingetragenen Luftsportgeräteart Ultraleichtubschrauber dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber mindestens sechs Flugstunden auf Ultraleichtubschraubern innerhalb der letzten zwölf Monate durchgeführt hat. In den sechs Stunden müssen mindestens sechs Starts und sechs Landungen sowie ein Übungsflug von mindestens einer Stunde Flugzeit in Begleitung eines Fluglehrers auf einem Ultraleichtubschrauber enthalten sein.“

c) Nach Absatz 3 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Die Voraussetzungen nach Absatz 2a können durch eine Befähigungsüberprüfung mit einem dazu anerkannten Prüfer auf einem Ultraleichtubschrauber ersetzt werden.“

4. § 95a Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. für die praktische Ausbildung von Führern von Ultraleichtubschraubern eine Gesamtflugzeit von 150 Flugstunden als verantwortlicher Führer von Ultraleichtubschraubern oder Hubschraubern,“.

b) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 4.

5. In § 104 Absatz 3 Nummer 4 Buchstabe b werden nach dem Wort „Ultraleichtflugzeugen“ die Wörter „oder Ultraleichtubschraubern“ eingefügt.

6. In § 108 Absatz 1 Nummer 4 werden nach dem Wort „Rettungsgeräte“ die Wörter „oder von Ultraleichtubschraubern“ eingefügt.

Artikel 3

Änderung der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge

In § 4 Absatz 1, 2 und 6 der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge vom 26. November 2004 (BGBl. I S. 3093), die durch Artikel 6 der Verordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894) geändert worden ist, wird jeweils nach dem Wort „Ultraleichtflugzeuge“ das Wort „, Ultraleichtubschrauber“ eingefügt.

Artikel 4

Änderung der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät

In § 10 Absatz 4 Satz 1 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät vom 15. Februar 2013 (BGBl. I S. 293) werden nach dem Wort „Ultraleichtflugzeuge“ die Wörter „und Ultraleichtubschrauber“ eingefügt.

Artikel 5

Änderung der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden

Die Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden vom 16. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2111), die zuletzt durch Artikel 572 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Ultraleichtflugzeugen“ die Wörter „und Ultraleichtthubschraubern“ eingefügt.
2. In § 2 Nummer 1 werden nach dem Wort „Ultraleichtflugzeugen“ die Wörter „und Ultraleichtthubschraubern“ eingefügt.

Artikel 6

Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

Die Anlage Gebührenverzeichnis (zu § 2 Absatz 1) zur Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. Juni 2016 (BGBl. I S. 1548) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt II werden in Nummer 1 Großbuchstabe A Buchstabe f, Nummer 7 Buchstabe a und Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa jeweils nach dem Wort „Ultraleichtflugzeuge“ die Wörter „und Ultraleichtthubschrauber“ eingefügt.
2. Abschnitt V wird wie folgt geändert:
 - a) In den Nummern 5 und 6 Buchstaben a wird nach den Wörtern „eines Flughafens“ jeweils die Angabe „(§ 41 Absatz 2 LuftVZO)“ eingefügt.
 - b) In den Nummern 5 und 6 Buchstaben b wird nach den Wörtern „eines Landeplatzes außer Buchstabe c“ jeweils die Angabe „(§ 51 Absatz 2, § 41 Absatz 2 LuftVZO)“ eingefügt.
 - c) Nummern 5 und 6 Buchstaben c werden wie folgt geändert:
 - aa) Die Wörter „oder Ultraleichtflugzeuge“ werden jeweils durch ein Komma und die Wörter „Ultraleichtflugzeuge oder Ultraleichtthubschrauber“ ersetzt.
 - bb) Nach den Wörtern „Ultraleichtflugzeuge oder Ultraleichtthubschrauber“ werden jeweils die Wörter „(§ 51 Absatz 2, § 41 Absatz 2 LuftVZO)“ eingefügt.
 - d) In den Nummern 5 und 6 Buchstaben d werden nach den Wörtern „eines Segelfluggeländes“ jeweils die Wörter „(§ 56 Absatz 2, § 41 Absatz 2 LuftVZO)“ eingefügt.
 - e) In Nummer 7 Buchstabe c werden jeweils die Wörter „oder Ultraleichtflugzeuge“ durch ein Komma und die Wörter „Ultraleichtflugzeuge oder Ultraleichtthubschrauber“ ersetzt.

- f) In Nummer 17 Buchstabe a werden die Wörter „Ultraleichtflugzeuge und Ballone mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOW)“ durch die Wörter „Ultraleichtflugzeuge, Ultraleichthubschrauber und Ballone“ ersetzt.

Artikel 7
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Inhalt

Im April 2013 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Deutschen Ultraleichtflugverband e. V. und den Deutschen Aero Club e. V. mit der Erprobung von Ultraleichthubschraubern beauftragt. Die Erprobung sollte Erkenntnisse bringen, welche Möglichkeiten bestehen, ultraleichte Hubschrauber in Deutschland zu zertifizieren und zu betreiben und an welche Bedingungen dies zu knüpfen wäre. Erprobt wurden die klassischen Bereiche Technik (Entwurf der Lufttüchtigkeitsforderungen), Lärmvorschrift/Lärmmessungen, Bestimmungen für die Ausbildung der Luftsportgeräteführer und flugbetriebliche Bestimmungen.

Das Erprobungsprogramm wurde Mitte 2015 abgeschlossen und hat gezeigt, dass der Betrieb von Ultraleichthubschraubern bei Festlegung der Anforderungen an die Ausbildungsvoraussetzungen der Luftsportgeräteführer sicher durchgeführt werden kann. Damit ergibt sich für den Luftsport, aber auch für die Industrie die Chance, diese Kategorie der Luftsportgeräte zu nutzen.

Für die Luftsportgeräteführer ergeben sich aufgrund der Einordnung der Ultraleichthubschrauber als Luftsportgerät in der Ausbildung wesentliche Vorteile. Die Kosten zur Erlangung eines Flugscheins liegen für Privatpiloten mit einem als Luftsportgerät zugelassenen Ultraleichthubschrauber etwa nur bei einem Viertel der normalen Ausbildungskosten für Hubschrauberpiloten. Deutlich reduziert sind auch die Kosten für den Unterhalt und Flugbetrieb.

Die Wirtschaft erhält im Anschluss an andere europäische Länder, in denen es bereits Prüf- und Zulassungsvorschriften für Ultraleichthubschrauber gibt, die Gelegenheit, diese Geräte in definiertem rechtlichen Rahmen auf den Markt zu bringen.

Deutschland kann im Bereich der Ultraleichtluftfahrzeuge eigene Regelungen erlassen. Nach Anhang II Buchstabe e der EU Verordnung (EG) Nr. 216/2008 sind folgende Luftfahrzeuge von den europäischen Regelungen ausgenommen:

„e) Flächenflugzeuge, Hubschrauber und Motorgleitschirme mit höchstens zwei Sitzen und einer von den Mitgliedstaaten erfassten höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von nicht mehr als

- i) 300 kg im Fall von einsitzigen Landflugzeugen/-hubschraubern oder
- ii) 450 kg im Fall von zweisitzigen Landflugzeugen/-hubschraubern.“

Für die Berücksichtigung der Ultraleichthubschrauber als eigene Unterkategorie der Luftsportgeräte nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 10 des Luftverkehrsgesetzes werden mit dieser Verordnung folgende notwendige Voraussetzungen geschaffen:

- Festlegungen der Voraussetzungen des Erwerbs eines entsprechenden Luftfahrerscheins und der zuständigen Stelle zur Erteilung der notwendigen Lizenzen: Diese Festlegungen erfolgen mittels der Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal und der Anpassung der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden;
- Festlegung der zuständigen Stelle für die Muster- und Verkehrszulassung: Diese Festlegung erfolgt mittels der Anpassung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden;
- Anpassung der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge und der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät;
- Anpassung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung zur Berücksichtigung der Ultraleichtschrauber als Luftsportgerät analog den Ultraleichtflugzeugen.

Die Erarbeitung der Lufttüchtigkeitsforderungen für die Ultraleichtschrauber ist hingegen noch nicht abgeschlossen. Sie erfolgt parallel zum Vorhaben durch eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Luftsportverbände und dem Luftfahrt-Bundesamt. Nach Erarbeitung der Beschreibung wird das Musterzulassungsverfahren bei der EASA durchgeführt. Auf der Grundlage von § 15 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät werden dann die Lufttüchtigkeitsforderungen mittels einer Ergänzung der zweiten Durchführungsverordnung zur Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät und der Erstellung der erforderlichen Lufttüchtigkeitsforderungen durch das Luftfahrt-Bundesamt vorgegeben.

II. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Zu Lasten des Bundes, der Länder oder der Gemeinden entstehen durch die Änderung keine Mehrausgaben oder Mindereinnahmen.

III. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Regelungsvorhaben enthält Vorgaben für Bürgerinnen und Bürger, die künftig Ultraleichtschrauber als Luftsportgerät nutzen möchten. Die Einführung der Ultraleichtschrauber als neue Kategorie der Luftsportgeräte ist allerdings noch nicht marktreif, da die Schaffung der technischen Rahmenbedingungen (Vorgabe der Lufttüchtigkeitsforderungen und Festlegung der zuständigen Stelle für die Muster- und Verkehrszulassung) noch nicht abgeschlossen ist. Die mit dem Regelungsvorhaben eingeführte Pflicht zum Erwerb eines der Kategorie entsprechenden Luftfahrerscheins begründet daher unmittelbar noch keinen Erfüllungsaufwand. Nach der Markteinführung entspricht der Zeit- und Sachaufwand im Wesentlichen den Vorgaben für die Ultraleichtflugzeuge. Der zeitliche Aufwand für den erstmaligen Erwerb des Luftfahrerscheins im Regelfall liegt bei 40 Flugstunden und kann für Piloten, die bereits im Besitz einer Lizenz für das Führen aerodynamisch gesteuerter Luftsportgeräte und Flugzeuge sind, reduziert werden. Die entsprechenden Prüfungen und Bescheinigungen werden wie auch bei den Ultraleichtflugzeugen von den Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes wahrgenommen.

Die Anzahl der Luftfahrzeugführer, die zur Ausübung des Luftsports einen Ultraleichtflugschrauber nutzen werden und die Häufigkeit der Ausbildungsläufe sind mangels einschlägiger Erfahrungswerte nicht darstellbar.

2. Erfüllungsaufwand für Wirtschaft

Durch die Beauftragung der Verbände mit der nach Markteinführung erforderlichen Muster- und Verkehrszulassung der Ultraleichtflugschrauber sowie der Erteilung der Luftfahrerscheine, der Ausbildungsgenehmigungen und der Aufsicht über den Betrieb mit Ultraleichtflugschraubern ist kein weiterer Kostenaufwand gegenüber dem zu erwarten, was bereits jetzt für die Arbeiten im Zusammenhang mit der Zulassung der anderen Luftsportgeräte besteht. Sämtliche Arbeiten werden voraussichtlich innerhalb der personellen und sächlichen Kapazitäten abgewickelt werden können, die bereits für die anderen Luftsportgeräte bestehen. Dabei wird davon ausgegangen, dass der Aufwand für Neuerwerber oder Umsteiger in nahezu demselben Maße, wie er entsteht, beim Aufwand für die anderen Luftsportgeräte negativ zu Buche schlägt. Eine weitergehende Prognose kann mangels Erfahrungswerten nicht getroffen werden.

3. Erfüllungsaufwand für Verwaltung

Weitergehende Verpflichtungen für die Verwaltung werden nicht geschaffen, so dass sich kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand ergibt.

IV. Sonstige Auswirkungen

1. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung sind nicht zu erwarten.

2. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verordnung berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

B. Besonderer Teil - zu den Einzelvorschriften

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

Zu Nummer 1

Wie Ultraleichtflugzeuge sind auch Ultraleichtubschrauber als Luftsportgeräte durch die Beauftragten in das Luftsportgeräteverzeichnis einzutragen. Die Regelung des § 14 Absatz 1 LuftVZO wird entsprechend angepasst.

Zu Nummer 2

Das Eintragungszeichen muss gemäß der Anlage 1 zu § 14 LuftVZO auf dem Luftsportgerät geführt werden. Bisher war die Positionierung nur für Luftsportgeräte mit Tragflächen und Seitenleitwerken vorgegeben. Die Vorgabe wurde an die baulichen Gegebenheiten bei Hubschraubern angepasst. Hier ist die Kennzeichnung am Rumpf vorgesehen.

Zu Artikel 2 (Änderung der Verordnung über Luftfahrtpersonal)

Zu Nummer 1

Da die Ultraleichtubschrauber als Unterkategorie der Luftsportgeräte eingeordnet werden, sind die in § 42 der Verordnung über Luftfahrtpersonal enthaltenen Regelungen für den Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer zu ergänzen. Dazu werden die Festlegungen für die aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeuge aus Absatz 4 übernommen und für die Ultraleichtubschrauber in angepasster Form als neuer Absatz 5a eingefügt. Sowohl die Erhöhung der geforderten Gesamtflugzeit von 40 Flugstunden anstelle der 30 Flugstunden bei den Ultraleichtflugzeugen, als auch die Erhöhung der Flugstunden im Alleinflug von 5 Flugstunden bei den Ultraleichtflugzeugen auf 10 Flugstunden bei den Ultraleichtubschraubern sind Ergebnis des Erprobungsprogramms und den höheren Anforderungen beim Steuern eines Hubschraubers gegenüber denen beim Steuern eines Flugzeuges geschuldet.

Zu Nummer 2

Mit der Änderung des § 43 der Verordnung über Luftfahrtpersonal wird die Vorschrift zum Prüfungsinhalt für den Erwerb der Pilotenlizenz auf die Kategorie der Ultraleichtubschrauber erweitert.

Zu Nummer 3

Die Ultraleichtubschrauber sind auch in Bezug auf die Aufrechterhaltung der fliegerischen Fähigkeiten in § 45 einzuordnen. Dazu werden die Festlegungen für die aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeuge in vergleichbarer Weise auch für die Ultraleichtubschrauber übernommen. Die Anforderungen an die Luftfahrzeugführer von Ultraleichtflugzeugen nach Absatz 2 werden in angepasster Form für die Ultraleichtubschrauber als neuer Absatz 2 a eingefügt. Sowohl die geforderte Flugerfahrung von 6 Flugstunden innerhalb der letzten 12 Monate bei den Ultraleichtubschraubern anstelle von 12 Flugstunden innerhalb von 24 Monaten bei den Ultraleichtflugzeugen als auch das Erfordernis von 6 Starts und Landungen innerhalb der 6 Flugstunden bei den Ultraleichtubschraubern anstelle von 12 Starts und Landungen bei den Ultraleichtflugzeugen sind Ergebnis des Erprobungsprogramms und den hö-

heren Anforderungen beim Steuern eines Hubschraubers gegenüber denen beim Steuern eines Flugzeuges geschuldet. In Absatz 3 wird in Anlehnung an Satz 1 für Ultraleichtflugzeuge ein Satz 2 für Ultraleichthubschrauber eingefügt, wonach die Voraussetzungen der Aufrechterhaltung der fliegerischen Fähigkeiten nach Absatz 2a durch eine Befähigungsüberprüfung ersetzt werden können.

Zu Nummer 4:

Mit der Änderung des § 95a werden die Voraussetzungen für die Ausbildungsberechtigung für Ultraleichthubschrauber definiert.

Zu Nummer 5:

Die Voraussetzungen für die Erlaubnis zur Prüfung des Luftfahrtgerätes Ultraleichthubschrauber in der Klasse 5 werden durch die Erweiterung des § 104 der Verordnung über Luftfahrtpersonal festgelegt.

Zu Nummer 6:

Mit der Änderung des § 108 wird der Umfang der Erlaubnis zur Prüfung des Luftfahrtgerätes Ultraleichthubschrauber in der Klasse 5 festgelegt.

Zu Artikel 3 (Änderung der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge)

Entsprechend den Anforderungen an die Ausrüstung zur Flugsicherung für Ultraleichtflugzeuge müssen auch Ultraleichthubschrauber mit einem UKW Sende-/Empfangsgerät und einem VOR-Navigationsempfänger ausgestattet sein. Der Anforderung wird durch die Erweiterung des § 4 der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge Rechnung getragen.

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

Entsprechend der Verfahrensweise bei den Ultraleichtflugzeugen soll die ordnungsgemäße Durchführung der Stückprüfung durch einen Prüfschein bescheinigt werden. § 10 Absatz 4 Satz 1 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät ist entsprechend zu ergänzen.

Zu Artikel 5 (Änderung der Verordnung zur Beauftragung der Luftsportverbände)

Zur Festlegung der zuständigen Stelle für die Muster- und Verkehrszulassung der Ultraleichthubschrauber, für die Erteilung der Luftfahrerscheine und der Ausbildungsgenehmigungen sowie für die Aufsicht über den Betrieb mit Ultraleichthubschraubern ist die Änderung der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden erforderlich. Als Beauftragte für diese Aufgaben stehen bislang lediglich der Deutsche Aero Club e.V. und der Deutsche Ultraleichtflugverband e.V. zur Verfügung. Es sind daher die §§ 1 und 2 zu ergänzen, wobei jeweils eine Ergänzung um die Wörter „und Ultraleichthubschrauber“ in der jeweiligen Nummer 1 ausreichend ist, da sich die weiteren Aufgaben auf die Nummer 1 beziehen.

Zu Artikel 6 (Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung)

Die Ultraleichtschrauber sind sowohl bei den Prüf- und Zulassungsarbeiten wie auch bei den Aufgaben im Zusammenhang mit der Genehmigung von Sonderlandeplätzen den Ultraleichtflugzeugen vergleichbar. In den entsprechenden Kostentatbeständen für die Ultraleichtflugzeuge werden daher die Ultraleichtschrauber ergänzt. Bei dem Kostentatbestand in Abschnitt V Nummer 17 wird zusätzlich die fälschliche Angabe der höchstzulässigen Startmasse korrigiert.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Artikel 7 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.