

24.11.92 *29 Seiten*

VP - In

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Siebte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

A. Zielsetzung

Die Änderungen sollen im wesentlichen dazu dienen, die Luftverkehrs-Ordnung an die sich durch die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung ab dem 1. Januar 1993 ergebende Situation anzupassen, denn ab diesem Zeitpunkt besteht die Bundesanstalt für Flugsicherung nicht mehr.

Darüber hinaus soll die Luftverkehrs-Ordnung durch eine Klassifizierung der Lufträume und der Festlegung der dafür notwendigen Voraussetzungen mit Wirkung vom 29. April 1993 an den internationalen ICAO-Standard angepaßt werden.

B. Lösung

Entsprechende Überarbeitung und Anpassung der Luftverkehrs-Ordnung.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Bundesrat

Drucksache 848/92

24.11.92

VP - In

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Siebte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
021 (323) - 950 00 - Lu 96/92

Bonn, den 23. November 1992

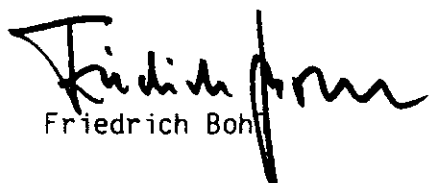
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr zu erlassende

Siebte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

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


Friedrich Bohm

Drucksache 848/92

Siebte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 1992

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370), verordnet der Bundesminister für Verkehr:

Artikel 1
Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I S. 2117), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 21. Juli 1986 (BGBl. I S. 1097), wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Abs. 3 Satz 2 wird das Wort "Flugverkehrsfreigabe" durch das Wort "Flugverkehrskontrollfreigabe" ersetzt.
2. § 8 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe "400 m (1330 Fuß)" durch die Angabe "450 m (1500 Fuß)" ersetzt.
 - b) In Absatz 3 Satz 1 wird das Wort "Flugverkehrsfreigabe" durch das Wort "Flugverkehrskontrollfreigabe" ersetzt.
3. § 9a Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Der Bundesminister für Verkehr legt die nach Absatz 1 anzuwendenden Maßeinheiten fest. Er gibt sie in dem Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt."
4. § 10 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 3 werden die Wörter "der Bundesanstalt für Flugsicherung" durch die Wörter "dem Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.
 - b) Absatz 4 Satz 2 wird gestrichen.
5. In § 11 Abs. 2 Satz 2 werden die Wörter "die Bundesanstalt für Flugsicherung" durch die Wörter "das Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.
6. § 11c wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 3 wird aufgehoben.
 - b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3

7. § 13 Abs. 6 wird wie folgt gefaßt:
"(6) Ein Luftfahrzeug darf erst dann starten, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes nicht erkennbar ist."
8. In § 14 werden die Wörter "der Bundesanstalt für Flugsicherung" durch die Wörter "dem Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.
9. § 15 Abs. 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:
"Außenlandungen von Motorseglern und Segelflugzeugen, die sich auf einem Überlandflug befinden, bedürfen keiner Erlaubnis."
10. § 16 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:
"(1) Der Aufstieg eines bemannten Freiballons außerhalb eines für den Ballonaufstieg genehmigten Flugplatzes bedarf der Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes."
 - b) Absatz 6 Satz 4 erhält folgende Fassung:
"Keiner Erlaubnis bedürfen
 1. der Aufstieg von Raketen des Seenot- und Bergrettungsdienstes;
 2. der Aufstieg von Feuerwerkskörpern, deren brennbare Masse (Anfeuerung und Effektsatz) nicht mehr als 20 g beträgt, sofern die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs erkennbar nicht gefährdet werden, mit Ausnahme des Aufstiegs von Feuerwerkskörpern in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von der Begrenzung von Flugplätzen während deren Betriebszeit;

3. der Aufstieg von Flugmodellen und Flugkörpern mit Raketenantrieb, deren Treibsatz nicht mehr als 20 g beträgt."

11. § 16a wird wie folgt gefaßt:

"Bei Inanspruchnahme des kontrollierten Luftraums ist von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen für

1. Fallschirmsprünge und den Abwurf von Gegenständen an Fallschirmen;
2. Aufstiege von Flugmodellen und anderen fern- oder ungesteuerten Flugkörpern mit Eigenantrieb;
3. Aufstiege von unbemannten Freiballonen mit einem Gesamtgewicht von Ballonhülle und Ballast von mehr als 0,5 kg sowie Aufstiege von gebündelten unbemannten Freiballonen und Massenaufstiege von unbemannten Freiballonen".

12. § 21a Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Für die Durchführung des Flugplatzverkehrs können besondere Regelungen durch das Flugsicherungsunternehmen getroffen werden, wenn Flugplätze mit Flugverkehrskontrollstelle betroffen sind. In allen anderen Fällen werden die Regelungen von der für die Genehmigung des Flugplatzes zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme des Flugsicherungsunternehmens getroffen. Die Regelungen werden in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

13. In § 23 Abs. 4 wird das Wort "Flugverkehrsfreigabe" durch das Wort "Flugverkehrskontrollfreigabe" ersetzt.

14. § 25 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

a) "(1) der Luftfahrzeugführer hat der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einen Flugplan zu übermitteln für

1. Flüge, die nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden;
2. Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht im kontrollierten Luftraum;
3. Kunstflüge im kontrollierten Luftraum und über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle;
4. Wolkenflüge mit Segelflugzeugen;
5. Flüge in Gebieten mit Flugbeschränkungen, soweit dies ausdrücklich bei der Festlegung der Gebiete angeordnet ist;
6. Flüge aus der Bundesrepublik oder in die Bundesrepublik.

Der Bundesminister für Verkehr kann Ausnahmen zulassen, soweit die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, dadurch nicht beeinträchtigt werden."

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Einzelheiten über Arten, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung, Änderung und zulässige Abweichungen von Flugplänen werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

15. § 26 wird wie folgt gefaßt:

"§ 26

Flugverkehrskontrollfreigabe

(1) Der Luftfahrzeugführer hat bei Flügen, für die in den Fällen des § 25 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 ein Flugplan zu über-

mitteln ist, sowie in den in dieser Verordnung vorgeschriebenen Fällen eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen. Flüge nach § 25 Abs. 1 Nr. 6 bedürfen keiner Flugverkehrskontrollfreigabe. Das Flugsicherungsunternehmen kann die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben in bestimmten Fällen an besondere Voraussetzungen knüpfen; es macht diese Voraussetzungen in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

(2) Mit der Flugverkehrskontrollfreigabe erhält der Luftfahrzeugführer die Erlaubnis, seinen Flug unter bestimmten Bedingungen durchzuführen. Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle kann bei der Bewegungslenkung der ihrer Kontrolle unterliegenden Flüge den Flugverlauf, insbesondere den Flugweg und die Flughöhe, durch entsprechende Freigaben im einzelnen festlegen.

(3) Beantragt der Luftfahrzeugführer aus zwingenden Gründen eine bevorzugte Flugverkehrskontrollfreigabe, hat er diese Gründe in seinem Antrag anzugeben.

(4) Von der zuletzt erteilten und bestätigten Flugverkehrskontrollfreigabe darf der Luftfahrzeugführer nicht abweichen, bevor ihm nicht eine neue Flugverkehrskontrollfreigabe erteilt worden ist. Dies gilt nicht in Notlagen, die eine sofortige eigene Entscheidung erfordern. In diesen Fällen hat der Luftfahrzeugführer unverzüglich die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu benachrichtigen und eine neue Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen."

16. § 26a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter "Die Bundesanstalt für Flugsicherung" durch die Wörter "Das Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Die Funkfrequenzen der Flugverkehrskontrollstellen und die Funkfrequenzen der Bodenfunkstellen für den Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst, die nicht von dem Flugsicherungsunternehmen betrieben werden, sowie die Sprechfunkverfahren und die Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt. Er gibt dies in dem Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt."

17. § 26b wird wie folgt gefaßt:

"§ 26b

Standortmeldungen

(1) Der Luftfahrzeugführer hat in den Fällen des § 26a Abs. 2 beim Überfliegen der nach § 27a Abs. 2 festgelegten Meldepunkte unverzüglich eine Standortmeldung an die zuständige Flugverkehrskontrollstelle zu übermitteln. Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle kann im Einzelfall Standortmeldungen an weiteren Punkten verlangen oder auf die Übermittlung von Standortmeldungen verzichten.

(2) Die Einzelheiten über Inhalt und Form der Standortmeldungen werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

18. § 26c wird aufgehoben.

19. § 26d wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird nach dem Wort "übermitteln" der Beistrich durch einen Punkt ersetzt und die Wörter "wenn sie von der im Flugplan angegebenen Zeit abweicht"

gestrichen.

- b) In Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter "Der Bundesminister für Verkehr" durch die Wörter "Das Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

- c) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Einzelheiten über Inhalt, Form, zulässige zeitliche Abweichungen und Übermittlungsart der Startmeldungen werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

20. § 27 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter "Der Bundesminister für Verkehr" durch die Wörter "Das Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

- b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Einzelheiten über Inhalt, Form und Übermittlungsart der Landemeldungen werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

21. § 27a wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Soweit die zuständige Flugverkehrskontrollstelle keine Flugverkehrskontrollfreigabe nach § 26 Abs. 2 Satz 2 erteilt, hat der Luftfahrzeugführer bei Flügen innerhalb von Kontrollzonen, bei An- und Abflügen zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und bei Flügen nach Instrumentenflugregeln die vorgeschriebenen Flugverfahren zu befolgen."

- b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Die Verfahren nach Absatz 1 einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte werden vom Bundes-

minister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

c) Absatz 3 wird aufgehoben.

22. § 28 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 4 Satz 1 und 2 wird das Wort "Flugverkehrs-freigabe" jeweils durch das Wort "Flugverkehrskontroll-freigabe" ersetzt.
- b) In Absatz 4 Satz 2 werden die Wörter "der Bundesanstalt für Flugsicherung" durch die Wörter "dem Flugsicherungs-unternehmen" ersetzt.

23. § 31 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort "Flughafens" durch die Wörter "zivilen Flugplatzes" ersetzt.
- b).§ 31 Abs. 3 wird wie folgt gefaßt:
"(3) Die Höhen nach Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

24. § 37 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 4 Satz 2 werden die Wörter "Die Bundesanstalt für Flugsicherung" durch die Wörter "Das Flugsicherungs-unternehmen" ersetzt.
- b) Absatz 5 wird wie folgt gefaßt:
"(5) Die Höhen nach den Absätzen 1 bis 3 werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

25. § 45 wird gestrichen.

Artikel 2

Weitere Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Ordnung, zuletzt geändert durch Artikel 1 wird ferner wie folgt geändert:

1. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

"Nach Sichtflugregeln darf geflogen werden, wenn die in Anlage 5 für den Einzelfall festgelegten Werte für Sicht, Abstand des Luftfahrzeugs von Wolken sowie Höhe der Hauptwolkenuntergrenze erreicht oder überschritten werden."

b) Die Absätze 3 und 4 werden wie folgt neu gefaßt:

"(3) Nach Instrumentenflugregeln muß geflogen werden, wenn die in Anlage 5 für den Einzelfall festgelegten Werte für Sicht, Abstand des Luftfahrzeugs von Wolken sowie Höhe der Hauptwolkenuntergrenze nicht erreicht wird. Bei diesen Flugverhältnissen darf der Luftfahrzeugführer nach Sichtflugregeln nur fliegen, wenn ihm eine Flugverkehrskontrollfreigabe nach § 28 Abs. 4 erteilt ist.

(4) Für Flüge in den entsprechenden Lufträumen werden die in Anlage 5 beschriebenen Höchstgeschwindigkeiten festgelegt. Der Bundesminister für Verkehr kann Ausnahmen zulassen."

2. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Innerhalb der Fluginformationsgebiete legt der Bundesminister für Verkehr die kontrollierten und die unkontrollierten Lufträume je nach dem Umfang der dort vorgehaltenen Flugsicherungsbetriebsdienste auf der

Grundlage der in Anlage 4 beschriebenen Klassifizierung fest."

b) Absatz 4 wird aufgehoben.

3. § 26a Abs. 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

"(2) Der Luftfahrzeugführer hat in den in Anlage 5 beschriebenen Fällen eine dauernde Hörbereitschaft auf der nach Absatz 3 festgelegten Funkfrequenz der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufrechtzuerhalten und im Bedarfsfall einen Funkverkehr mit ihr herzustellen. Das Flugsicherungsunternehmen kann Ausnahmen zulassen."

4. Die §§ 28 und 29 werden durch folgenden § 28 ersetzt:

"§ 28

Flüge nach Sichtflugregeln in den
Lufträumen mit der Klassifizierung B bis G

(1) Flüge nach Sichtflugregeln in den Lufträumen der Klassen B bis G sind so durchzuführen, daß die in Anlage 5 enthaltenen jeweiligen Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von Wolken nicht unterschritten werden. Flugsicht ist die Sicht in Flugrichtung aus dem Führerraum eines im Flug befindlichen Luftfahrzeuges.

(2) In Kontrollzonen dürfen Flüge nach Sichtflugregeln nur durchgeführt werden, wenn die in Anlage 5 für Kontrollzonen zusätzlich aufgeführten Mindestwetterbedingungen für Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze gegeben sind. Bodensicht ist die Sicht auf einem Flugplatz, wie sie von einer amtlich dazu beauftragten Person festgestellt wird. Hauptwolkenuntergrenze ist die Untergrenze der niedrigsten Wolkenschicht über Grund oder Wasser, die mehr als die

Hälfte des Himmels bedeckt und unterhalb von 6000 m (20.000 Fuß) liegt.

(3) Der Bundesminister für Verkehr kann andere Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von Wolken sowie für Bodensicht und Hauptwolkenuntergrenze festlegen, soweit die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, dadurch nicht beeinträchtigt werden.

(4) Wenn die nach den Absätzen 1 bis 3 vorgeschriebenen Mindestwerte innerhalb einer Kontrollzone nicht gegeben sind, dürfen nach Sichtflugregeln betriebene Luftfahrzeuge nur dann auf einem in der Kontrollzone gelegenen Flugplatz starten, landen oder in die Kontrollzone einfliegen, wenn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle hierzu eine Flugverkehrskontrollfreigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln erteilt hat. Die Voraussetzungen für die Erteilung der Flugverkehrskontrollfreigabe werden von dem Flugsicherungsunternehmen festgelegt und in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

5. § 30 wird aufgehoben.

6. § 31 Abs. 4 wird wie folgt gefaßt:

"(4) In den Lufträumen der Klassen B und C sind bei Flügen nach Sichtflugregeln die von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zugewiesenen Flughöhen einzuhalten."

7. § 32 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

"1. die Flughöhe mindestens 300 m (1000 Fuß) über Grund oder Wasser beträgt und die Flugsicht sowie der Abstand von den Wolken (§ 28 Abs. 1) nach den Werten für den Luftraum der Klasse E (Anlage 5) eingehalten werden,"

8. Nach Anlage 3 (zu §§ 31 und 37 LuftVO) werden die Anlagen 4 (zu § 10 LuftVO) und 5 (zu §§ 4, 26, 26a und 28 LuftVO) entsprechend dem Anhang dieser Verordnung angefügt.

Artikel 3
Inkrafttreten

(1) Artikel 1 dieser Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

(2) Artikel 2 einschließlich des Anhangs dieser Verordnung tritt am 29. April 1993 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 1992

Der Bundesminister für Verkehr

Prof. Dr. Krause

Anlage 4
(zu § 10 Abs. 2 LuftVO)

Luftraumklassifizierung und Flugverkehrsdienste

Klassen		zugelassene Art von Flügen *)	Umfang der Dienste	Staffelung durch die Flugsicherung **)
A	K o n t r o l l i e r t e r L u f t r a u m	nur nach IFR	Flugverkehrskontrolle	alle Luftfahrzeuge
B		nach IFR und VFR	Flugverkehrskontrolle	alle Luftfahrzeuge
C		nach IFR	Flugverkehrskontrolle	IFR von IFR u. IFR von VFR
		nach VFR	1. FVK zur Staffelung von IFR 2. VFR/VFR zur Verkehrsinformation (Ausweichempfehlungen auf Anfrage)	VFR von IFR
Kontrollzone Klasse C		gleiche Voraussetzungen/Regelungen wie im Luftraum der Klasse "C"		
D	L u f t r a u m	nach IFR	FVK einschl. Verkehrsinformationen über VFR- Flüge (Ausweichempfehlungen auf Anfrage)	IFR von IFR
		nach VFR	Verkehrsinformationen zwischen VFR- und IFR- Flügen (Ausweichempfehlungen auf Anfrage)	entfällt
Kontrollzone Klasse D		gleiche Voraussetzungen/Regelungen wie im Luftraum der Klasse "D"		
E		nach IFR	FVK einschl. Verkehrsinformationen über VFR- Flüge soweit möglich	IFR von IFR
		nach VFR	Verkehrsinformationen soweit möglich	entfällt
F	U n k o n t r o l l i e r t e r L u f t r a u m	nach IFR	Flugverkehrsberatungsdienst soweit möglich	IFR von IFR soweit be- kannt
		nach VFR	Fluginformationsdienst	entfällt
G		VFR	Fluginformationsdienst	entfällt

* IFR = Flüge nach Instrumentenflugregeln

VFR = Flüge nach Sichtflugregeln

** FVK = Flugverkehrskontrolle

Anlage 5
(zu §§ 4 Abs. 2 bis 4, 26 Abs. 1,
26a Abs. 2 und 28 Abs. 1 und 2 LuftVO)

Klassen	Art der Flüge *)	Höchstgeschwindigkeit	Sprechfunkverkehr	Flugverkehrskontrollfreigabe	Mindestwetterbedingungen für Flüge nach Sichtflugregeln
A	IFR	nicht vorgeschrieben	dauernde Hörbereitschaft	erforderlich	entfällt
B	IFR und VFR	nicht vorgeschrieben	dauernde Hörbereitschaft	erforderlich	in u. oberhalb FL 100: Flugsicht 8 km; unterhalb FL 100: Flugsicht 5 km u. jeweils frei von Wolken
C	IFR und VFR	Für VFR *) 250 Knoten IAS unterhalb FL 100	dauernde Hörbereitschaft	erforderlich	in u. oberhalb FL 100: Flugsicht 8 km; unterhalb FL 100: Flugsicht 5 km u. jeweiliger Abstand von Wolken in waa- gerechter Richtung 1,5 km, in senkrechter Richtung 300 m (1000 Fuß)
Kontrollzone Klasse C	Gleiche Voraussetzungen/Regelungen wie im Luftraum der Klasse C				
D	IFR und VFR	250 Knoten IAS unter- halb FL 100	dauernde Hörbereitschaft	erforderlich	in u. oberhalb FL 100: Flugsicht 8 km; unterhalb FL 100: Flugsicht 5 km u. jeweiliger Abstand von Wolken in waa- gerechter Richtung 1,5 km, in senkrechter Richtung 300 m (1000 Fuß)
Kontrollzone Klasse D	Gleiche Voraussetzungen/Regelungen wie im Luftraum der Klasse D				
					zusätzlich: Bodensicht 5 km, Hauptwolkenuntergrenze 450 m (1500 Fuß) über Grund oder Wasser

Klassen	Art der Flüge *)	Höchstgeschwindigkeit	Sprechfunkverkehr	Flugverkehrskontrollfreigabe	Mindestwetterbedingungen für Flüge nach Sichtflugregeln
E	IFR	250 Knoten IAS unterhalb FL 100	dauernde Hörbereitschaft entfällt	erforderlich	Flugsicht 8 km, Abstand von Wolken in waagerechter Richtung 1,5 km, in senkrechter Richtung 300 m (1000 Fuß)
	VFR			nicht erforderlich	
F	IFR	250 Knoten IAS unterhalb FL 100	dauernde Hörbereitschaft soweit möglich entfällt	erforderlich	in u. oberhalb FL 100: Flugsicht 8 km; unterhalb FL 100: Flugsicht 5 km jeweiliger Abstand von Wolken in waagerechter Richtung 1,5 km, in senkrechter Richtung 300 m (1000 Fuß)
	VFR			nicht erforderlich	
G	VFR	250 Knoten IAS unterhalb FL 100	entfällt	nicht erforderlich	Dauernde Erdsicht, Flugsicht 1,5 km, Wolken dürfen nicht berührt werden Ausnahmen: Flüge von Drehflüglern, Luftschiff- und Ballonfahrten: Dauernde Erdsicht und Flugsicht von 800 m, Wolken dürfen nicht berührt werden und ein rechtzeitiges Erkennen von Hindernissen muß möglich sein

* IFR = Flüge nach Instrumentenregeln

VFR = Flüge nach Sichtflugregeln

** FL = Flugfläche

*** IAS = Angezeigte Fluggeschwindigkeit

Begründung

I. Allgemeines

Das Zehnte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) ermächtigt den Bundesminister für Verkehr (§ 31 b Abs. 1 LuftVG), eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit der Wahrnehmung von in § 27 c LuftVG genannten Aufgaben der Flugsicherung zu beauftragen (Flugsicherungsunternehmen). Der BMV hat die Deutsche Flugsicherung GmbH gegründet, mit Verordnung vom 1992 (BGBl. I S.) von der Ermächtigung Gebrauch gemacht und das Flugsicherungsunternehmen beauftragt, ab 1. Januar 1993 die o. g. Flugsicherungsaufgaben wahrzunehmen. Die Bundesanstalt für Flugsicherung besteht ab diesem Zeitpunkt nicht mehr.

In der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) war die Bundesanstalt für Flugsicherung in verschiedenen Regelungsbereichen aufgrund des § 32 Abs. 3 Satz 3 LuftVG ermächtigt, Einzelheiten durch Rechtsverordnung zu regeln. Künftig werden diese durch den Bundesminister für Verkehr durch Allgemeinverfügung oder durch Rechtsverordnung aufgrund der Ermächtigungen in § 32 Abs. 1 LuftVG festgelegt.

Der Rat der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation (ICAO) hat in seiner Sitzung am 12. März 1990 eine Änderung der Internationalen Richtlinien und Empfehlungen im Anhang 11 (Flugverkehrsdienste) zur Konvention angenommen. Danach werden künftig die Lufträume entsprechend der dort vorgehaltenen Flugsicherungsdienste klassifiziert und in diesem Zusammenhang die jeweils notwendigen Voraussetzungen festgelegt.

Für die deutschen luftrechtlichen Vorschriften bedeutet dies

in erster Linie eine Anpassung der Luftverkehrs-Ordnung. Dem internationalen Veröffentlichungsmodus entsprechend wurden die Änderungen in Artikel 2 zum 29.04.1993 festgelegt.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1 Nr. 1

Die ICAO hat den Begriff "Flugverkehrsfreigabe" nicht definiert. Der Terminologie der ICAO folgend ist zur Klarstellung der Begriff "Flugverkehrskontrollfreigabe" zu wählen.

Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a

In § 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVO wurde die Höhenangabe von 400 m in Anpassung an die internationalen Vorschriften, wie sie europaweit gelten, auf 450 m (1500 Fuß) heraufgesetzt.

Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b

Gleiche Begründung wie zu Artikel Nr. 1

Artikel 1 Nr. 3

Die Ermächtigungen der Bundesanstalt für Flugsicherung in § 9 a Abs. 2 LuftVO werden aufgehoben. Die Maßeinheiten werden künftig durch den Bundesminister für Verkehr festgelegt.

Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a

Bestimmte Lufträume, in denen Flüge nach Sichtflugregeln beschränkt sind, wird künftig das Flugsicherungsunternehmen durch Allgemeinverfügung festlegen.

Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b

Die Ermächtigung der Bundesanstalt für Flugsicherung zur Festlegung von Regelungen für Flüge nach Sichtflugregeln in

bestimmten Lufträumen wird aufgehoben. Derartige Lufträume werden mit Artikel 2 als solche in der Klasse "C" festgelegt.

Artikel 1 Nr. 5

Soweit bisher die Bundesanstalt für Flugsicherung in § 11 Abs. 2 LuftVO für die Erteilung von Ausnahmeregelungen zuständig war, tritt an deren Stelle das Flugsicherungsunternehmen.

Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a und b

Mit Inkrafttreten des Sechsten Überleitungsgesetzes vom 26. September 1990 (BGBl. I S. 2106) ist § 11c Abs. 3 LuftVO gegenstandslos geworden und wird daher gestrichen.

Artikel 1 Nr. 7

§ 13 Abs. 6 LuftVO bedurfte einer verbalen Bereinigung, weil die bisherige Fassung de jure jeden Start eines Luftfahrzeuges ausschließt.

Artikel 1 Nr. 8

Soweit bisher die Bundesanstalt für Flugsicherung für die Erteilung von Genehmigungen zuständig war, tritt an deren Stelle das Flugsicherungsunternehmen.

Artikel 1 Nr. 9

Die Vorschrift des § 15 Abs. 1 Satz 2 LuftVO enthielt bisher eine fiktive gesetzliche Erlaubnis ("gilt als erteilt"). Diese Art Verwaltungsakt ist nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz weder vorgesehen noch - vor allem im Hinblick auf Nebenbestimmungen, Widerruf und Rücknahme - praktikierbar. Deshalb wird es vorgezogen, diese Betriebsarten von jeder Erlaubnis freizustellen.

Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a

Die Änderung in § 16 Abs. 1 LuftVO ergibt sich aus Sicherheitsüberlegungen, die die Einbeziehung von unbemannten Freiballonen und deren Massenaufstiege in eine Genehmigungspflicht lediglich dann für erforderlich halten, wenn der kontrollierte Luftraum benutzt wird (§ 16 a LuftVO). Die Streichung von Satz 2 ist notwendig, da der Betrieb von über 1000 bemannten Freiballonen eine solche Ausnahmeregelung aus Sicherheitsgründen nicht mehr zuläßt.

Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe b

Die Neufassung dient der Klarstellung. Im übrigen gelten die gleichen Erwägungsgründe wie zu Artikel 1 Nr. 9.

Artikel 1 Nr. 11

In der Neufassung des § 16 a LuftVO ist in Nummer 3 eine Regelung für Ballone vorgesehen, die bisher der Flugplanpflicht unterlagen und einer Flugverkehrskontrollfreigabe bedurften.

Künftig wird die Flugplanpflicht entfallen und eine Flugverkehrskontrollfreigabe lediglich bei Nutzung des kontrollierten Luftraums notwendig werden.

Artikel 1 Nr. 12

Regelungen für den Flugplatzverkehr gem. § 21 a Abs. 1 LuftVO werden künftig von dem Flugsicherungsunternehmen durch Allgemeinverfügung festgelegt. Es erteilt auch die bisher von der Bundesanstalt für Flugsicherung gem. § 21 a Abs. 1 Satz 2 LuftVO abgegebenen gutachtlichen Stellungnahmen.

Artikel 1 Nr. 13

Gleiche Begründung wie zu Artikel 1 Nr. 1.

Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe a

In § 25 Abs. 1 LuftVO entfallen die bisherigen Nummern 2, 6 und 7. Die für den Durchflug der CVFR-Gebiete (§ 10 Abs. 4 LuftVO) geforderten Daten werden künftig vom Luftfahrzeugführer über Funk angefordert. Die umfangreichen Daten eines Flugplanes sind hierzu nicht mehr notwendig.

Die Flugplanpflicht bei Fahrten von bemannten Freiballonen und Luftschiffen wurde bereits am 1.12.1986 als Ausnahme gem. § 25 Abs. 1 Satz 2 LuftVO aufgehoben (vgl. Nachrichten für Luftfahrer I-193/86).

Auf die Flugplanpflicht gem. Nummer 7 wird verzichtet und in § 16 a LuftVO eine Regelung aufgenommen, wonach eine Flugverkehrskontrollfreigabe nur noch bei Nutzung des kontrollierten Luftraums erforderlich ist.

Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe b

Einzelheiten werden künftig vom Bundesminister für Verkehr festgelegt.

Artikel 1 Nr. 15

Die Neufassung des § 26 LuftVO berücksichtigt die Änderungen in § 25 Abs. 1 LuftVO sowie die Einräumung der Möglichkeit, besondere Voraussetzungen für bestimmte Flüge (z. B. Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht) festzulegen. Außerdem wird der Begriff der "Flugverkehrskontrollfreigabe" in § 26 Abs. 2 LuftVO erstmalig in dieser Vorschrift und in enger Anlehnung an die ICAO-Richtlinien definiert. Mit dem Wegfall der Flugplanpflicht für Sichtflüge durch CVFR-Gebiete ist es notwendig, gewisse Voraussetzungen für die Erteilung einer Flugverkehrskontrollfreigabe gesondert festzulegen (z. B. benötigte Daten, Zeitpunkt der Aufnahme der Sprechfunkverbindung usw.).

Gleiches gilt bei künftigen Flügen nach Sichtflugregeln im Luftraum der Klasse C (Einführung der ICAO-Luftraumklassifi-

zierung zum April 1993). Die Neufassung des § 26 Abs. 4 LufVO ist notwendig, da der Hinweis auf den Flugplan nicht alle Flüge beinhaltet; für die eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich ist.

Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe a

Für Ausnahmeregelungen nach § 26a Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe b und c LuftVO ist künftig anstelle der Bundesanstalt für Flugsicherung das Flugsicherungsunternehmen zuständig.

Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b

Einzelheiten werden künftig vom Bundesminister für Verkehr festgelegt.

Artikel 1 Nr. 17

Mit der Neufassung des § 26 b LuftVO wurden einerseits die Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht im kontrollierten Luftraum berücksichtigt, die an veröffentlichte Flugverkehrsstrecken und Meldepunkte gebunden sind, andererseits die Änderungen des § 27a Abs. 2 LuftVO berücksichtigt. Einzelheiten werden künftig vom Bundesminister für Verkehr festgelegt.

Artikel 1 Nr. 18

Aus flugsicherungsbetrieblichen Gründen wurde § 26c LuftVO aufgehoben.

Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe a

Die Streichung erfolgt aus betrieblichen Gründen.

Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe b

Die Erteilung von Ausnahmen von der Regelung des § 26d Abs. 1 Satz 1 LuftVO wird aus betrieblichen Gründen dem Flugsicherungsunternehmen übertragen.

Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe c

Einzelheiten werden vom Bundesminister für Verkehr festgelegt.

Artikel 1 Nr. 20 Buchstabe a

Die Erteilung von Ausnahmen von der Regelung des § 27 Abs. 1 LuftVO wird aus betrieblichen Gründen dem Flugsicherungsunternehmen übertragen.

Artikel 1 Nr. 20 Buchstabe b

Einzelheiten werden künftig vom Bundesminister für Verkehr festgelegt.

Artikel 1 Nr. 21 Buchstabe a

Flugverfahren gem. § 27a LuftVO beschreiben die ohne weitere Anweisungen der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einzuhaltenden Flugwege im Detail mit Navigationspunkten, Steuerkursen, Entfernungen und Flughöhen. Durch deren Festlegung und Veröffentlichung wird der Funksprechverkehr entlastet und die Flugverkehrskontrolle rationalisiert. In Fällen des Funkausfalls hat der Luftfahrzeugführer den veröffentlichten Verfahren zu folgen.

Im Bereich großer Verkehrsflughäfen ist es zur flüssigen und wirtschaftlichen Abwicklung des Luftverkehrs notwendig, die anfliegenden Luftfahrzeuge zum Anflugsektor mittels Radar aufzufächern, um die Anflugfolge in einer Weise zu optimieren, daß die vorhandene Start- und Landebahnpkapazität ausgeschöpft wird und Verzögerungen durch die Flugsicherung vermieden werden.

Im übrigen gilt § 29b LuftVG.

Artikel 1 Nr. 21 Buchstabe b

Einzelheiten werden künftig vom Bundesminister für Verkehr festgelegt. Zur Klarstellung werden die Gegenstände der

Verfahren aufgeführt.

Artikel 1 Nr. 21 Buchstabe c

Mit der Neufassung des § 26 Abs. 2 LuftVO kann § 27a Abs. 3 LuftVO entfallen.

Artikel 1 Nr. 22 Buchstabe a

Gleiche Begründung wie zu Artikel 1 Nr. 1.

Artikel 1 Nr. 22 Buchstabe b

Soweit bisher die Bundesanstalt für Flugsicherung für die Festlegung der Voraussetzungen für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln zuständig war, tritt an ihre Stelle das Flugsicherungsunternehmen.

Artikel 1 Nr. 23 Buchstabe a

Die Änderung in § 31 Abs. 1 LuftVO ist dadurch bedingt, daß Flugverkehrskontrollstellen neben Flughäfen auch an anderen zivilen Flugplätzen eingerichtet sind, wo QNH-Werte erhältlich sind. Deshalb wurde der Oberbegriff Flugplatz gewählt.

Artikel 1 Nr. 23 Buchstabe b

Die Festlegung der Höhen nach § 31 Abs. 1 Satz 1 und § 31 Abs. 2 Satz 1 LuftVO wird künftig durch den Bundesminister für Verkehr erfolgen.

Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe a

Soweit bisher die Bundesanstalt für Flugsicherung für die Erteilung von Ausnahmeregelungen zuständig war, tritt an ihre Stelle das Flugsicherungsunternehmen.

Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe b

Die Festlegung der Höhen nach § 37 Abs. 1 bis 3 LuftVO wird künftig durch den Bundesminister für Verkehr erfolgen.

Artikel 1 Nr. 25

Mit Inkrafttreten des Sechsten Überleitungsgesetzes vom 26. September 1990 (BGBl. I S. 2106) ist § 45 LuftVO gegenstandslos geworden und wird daher gestrichen.

Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe a

§ 4 Abs. 2 Satz 1 LuftVO stellt eine redaktionelle Anpassung der Definition "Sichtflugregeln" an die ICAO-Richtlinien dar.

Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe b

§ 4 Abs. 3 LuftVO stellt eine redaktionelle Anpassung der Definition "Instrumentenflugregeln" an die ICAO-Richtlinien dar. Mit der Neufassung von § 4 Abs. 4 LuftVO wird die ICAO-Richtlinie zur Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit im Luftraum unterhalb Flugfläche 100 übernommen. Damit kann die seit dem 1.4.1978 geltende Allgemeinverfügung über die Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit unterhalb Flugfläche 100 aufgehoben werden.

Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe a

Nach der Neufassung von § 10 Abs. 2 LuftVO nimmt der Bundesminister für Verkehr die Klassifizierung der Lufträume entsprechend der jeweiligen Dienste auf der Grundlage der in der Anlage 4 beschriebenen Klassifizierung vor.

Es ist vorgesehen, die derzeitige Luftraumstruktur - soweit möglich - im Verhältnis 1 : 1 zu übernehmen.

Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe b

Mit der neuen Klassifizierung der Lufträume kann § 10 Abs. 4 LuftVO entfallen.

Artikel 2 Nr. 3

Anlage 5 legt die Notwendigkeit der dauernden Hörbereitschaft in bestimmten Lufträumen fest, so daß eine Aufzählung der besonderen Fälle in § 26a Abs. 2 Satz 1 LuftVO entbehrlich ist.

Artikel 2 Nr. 4

Die Überschrift von § 28 LuftVO wird an die neue Luftraumklassifizierung angepaßt.

Die Neufassung von Absatz 1 stellt eine Anpassung an die neue Luftraumklassifizierung und an die in Anlage 5 bereits aufgeführten Mindestwerte dar. Die Vielfalt der Mindestwetterbedingungen für Flüge nach Sichtflugregeln in den einzelnen Luftraumklassen lassen eine Aufzählung nach dem bisherigen Muster in Absatz 2 nicht mehr zu, so daß diese Werte in Anlage 5 aufgenommen wurden.

In Abweichung von den Richtlinien der ICAO wird im Luftraum der Klasse "E" die heutige Regelung einer Flugsicht von mindestens 8 km beibehalten, da in diesem Luftraum auch Flüge nach Sichtflugregeln mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 250 Knoten als Ausnahme für militärische Luftfahrzeuge zugelassen sind und damit das Prinzip "Sehen und Ausweichen" bei einer Flugsicht von weniger als 8 km nach wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht immer gewährleistet ist.

Nach der neuen Luftraumklassifizierung und der Aufnahme der jeweiligen Mindestwetterbedingungen in die Anlage 5 kann § 29 LuftVO ersatzlos gestrichen werden. Die Mindestwetterbedingungen für den Luftraum der Klasse "G" werden entsprechend den bisherigen Werten festgelegt.

Artikel 2 Nr. 5

Die neue Luftraumklassifizierung bietet die Möglichkeit,

sowohl den Luftraum oberhalb Flugfläche 200 als auch das Gebiet mit Flugbeschränkungen ED-R 9 als Luftraum der Klasse "C" zu veröffentlichen und damit für Flüge nach Sichtflugregeln die Voraussetzungen der bisherigen Ausnahmeregelungen für diese Flüge - soweit notwendig - zu übernehmen. Die Regelung des § 30 kann damit entfallen.

Artikel 2 Nr. 6

Die Neufassung von § 31 Abs. 4 LuftVO stellt eine redaktionelle Anpassung an die neue Luftraumklassifizierung dar.

Artikel 2 Nr. 7

Die Neufassung von § 32 Nr. 1 LuftVO stellt eine redaktionelle Anpassung an die geänderte Nummerierung des § 28 LuftVO und an die neue Luftraumklassifizierung dar.

Artikel 3

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

18.12.92

Beschluß**des Bundesrates**

zur

Siebten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Der Bundesrat hat in seiner 650. Sitzung am 18. Dezember 1992 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

Er hat ferner folgende EntschlieÙung gefaÙt:

Der Bundesrat fordert den Bundesminister für Verkehr auf, unverzüglich § 6 der Luftverkehrsordnung dahin zu ändern, daß eine Mindesthöhe von 600 m bzw. 2000 Fuß vorgeschrieben wird.

Mit der Einführung einer Mindesthöhe bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln motorgetriebener Luftfahrzeuge in § 6 wird der Erkenntnis Rechnung getragen, daß durch Einhaltung einer größeren Flughöhe in Notfällen (z. B. Triebwerkausfall) die Sicherheit der Insassen einmotoriger Luftfahrzeuge und Dritter am Boden erhöht wird, indem die Auswahl und Erreichbarkeit eines Notlandegelandes verbessert wird. Gleichzeitig ist der Lärm, der beim Betrieb motorgetriebener Luftfahrzeuge verursacht wird, herabgesetzt.

Geringere Flughöhen bei Überlandflügen können aus Gründen der Luftraumstruktur, schlechten Wetters, aufgrund festgelegter An- und Abflugverfahren sowie von Flugverkehrskontrollfreigaben erforderlich werden. In diesen Fällen ist jedoch zumindest die Sicherheitsmindesthöhe einzuhalten. Für Ballone wurde die Zulässigkeit der Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe aufgehoben, da bei ordnungsgemäßigem Betrieb eine Unterschreitung nicht erforderlich ist. Eine mögliche Gefährdung von Personen an Bord oder Dritter am Boden wird damit reduziert, sowie eine Belästigung durch Lärm (Brennergeräusch) gemindert.