

06.02.95**Empfehlungen
der Ausschüsse**VP - In - R - Uzu Punkt der 680. Sitzung des Bundesrates am 17. Februar 1995

Neunte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung**A****Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP),****der Rechtsausschuß (R) und****der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe nachstehender Änderungen zuzustimmen:

R**1. Zur Eingangsformel**

In der Eingangsformel sind im ersten Spiegelstrich vor der Angabe "des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1" die Wörter "des § 31 b Abs. 1 Satz 1 und des § 31 c Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes, die durch Artikel 1 Nr. 15 des Gesetzes vom 23. Juli 1992 (BGBl. I S. 1370) eingeführt worden sind, und " einzufügen.

Begründung:

Zur Ergänzung der Eingangsformel um

a) § 31 b Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes

In Artikel 1 Nr. 5, Nr. 13 Buchstabe b, Nr. 15, 16, 17, 18, 19 Buchstabe b und Nr. 20 Buchstabe d werden dem Flugsicherungsunternehmen bestimmte hoheitliche Aufgaben und Befugnisse übertragen. Das Flugsicherungsunternehmen ist nach der Legaldefinition in § 31 b Abs. 1 Satz 1 LuftVG eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Anteile ausschließlich vom

Ausgeliefert am 07. FEB. 1995

(noch Ziffer 1)

Bund gehalten werden. Die Beleihung von Privatunternehmen und Unternehmen in privatrechtlicher Rechtsform steht unter (institutionellem) Gesetzesvorbehalt und kann nur durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes erfolgen. § 31 b Abs. 1 Satz 1 LuftVG ermächtigt das Bundesverkehrsministerium, das Flugsicherungsunternehmen durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates mit der Wahrnehmung von in § 27 c LuftVG genannten Aufgaben der Flugsicherung zu beauftragen. Da die Ermächtigung des Flugsicherungsunternehmens in der Verordnung sich auf solche Aufgaben der Flugsicherheit bezieht, ist § 31 b Abs. 1 Satz 1 die richtige Grundlage für diese Form der Beleihung. Daher ist diese Gesetzesvorschrift gemäß Artikel 80 Abs. 1 Satz 2 GG als Rechtsgrundlage in der Verordnung anzugeben.

b) § 31 c Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes

Artikel 1 Nr. 9 des Entwurfs enthält u. a. eine Regelung über den Umfang der Aufgaben des Beauftragten nach § 31 c Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes. Auch wenn es sich dabei lediglich um eine Klarstellung oder Konkretisierung des Aufgabenumfangs handelt, wie er auch durch die Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden (BeauftrV) vom 16. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2111) umschrieben wird, wird von der Ermächtigungsgrundlage des § 31 c Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes Gebrauch gemacht. Dementsprechend ist diese Vorschrift als Rechtsgrundlage in der Eingangsformel der Verordnung zu zitieren.

VP
(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 3)

2. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe e (§ 6 Abs. 6 LuftVO)

In Artikel 1 Nr. 3 ist Buchstabe e zu streichen.

Begründung:

Der Bundesrat hat mit Beschluß vom 18. Dezember 1992 zur Siebten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung den Bundesminister für Verkehr aufgefordert, § 6 der Luftverkehrs-Ordnung dahingehend zu ändern, daß eine Mindesthöhe von 600 m bzw. 2000 ft über Grund bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln vorgeschrieben wird - BR-Drucksache 848/92 (Beschluß).

Mit der Einführung einer solchen Mindesthöhe für motorgetriebene Luftfahrzeuge bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln wird der Erkenntnis Rechnung getragen, daß durch Einhaltung einer größeren Flughöhe in Notfällen - beispielsweise bei Triebwerksausfall - die Sicherheit der Insassen dieser Luftfahrzeuge und von Personen am Boden dadurch erhöht wird, daß eine Verbesserung bei der Auswahl und Erreichbarkeit eines Notlandegeldes eintritt. Gleichzeitig werden auch die Lärmeinwirkungen beim Betrieb motorgetriebener Luftfahrzeuge herabgesetzt.

(noch Ziffer 2)

Diese Regelungen gelten grundsätzlich für alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge. Im Hinblick auf die bereits in § 30 Abs. 1 Satz 3 enthaltenen Ausnahmenvorschriften für Polizei und Militär erscheint die Aufnahme eines ausdrücklichen Ausnahmetatbestandes in die Verordnung nicht gerechtfertigt.

U
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 2)

3. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe e (§ 6 Abs. 6 LuftVO)

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe e sind in § 6 Abs. 6 die Worte "Tiefflüge und" durch die Worte "Einsatzflüge sowie" zu ersetzen und es ist folgender Satz anzufügen:

"Abweichend von Absatz 3 Satz 1 sind militärische Tiefflüge zu Übungszwecken in einer Höhe von mindestens 300 m (1000 Fuß) über Grund oder Wasser durchzuführen."

Begründung:

Die Bundesregierung hat, insbesondere zum Schutz von Menschen und Umwelt vor Lärmeinwirkungen, für den militärischen Tiefflug zu Übungszwecken im Luftraum auf eine Mindestflughöhe von 300 m (1000 Fuß) festgelegt. Die Übernahme dieser Festlegung der Bundesregierung vom 17. September 1990 in die grundsätzlich auch für Militärflüge geltende Luftverkehrs-Ordnung wäre geeignet, das Vertrauen in die Bestandskraft dieser Regelung zu festigen. Die in der Verordnung vorgesehene Ausnahmeregelung für Einsatzflüge des Bundesgrenzschutzes, des Zivil- und Katastrophenschutzes und der Polizeien der Länder soll beibehalten werden und als Folge der vorgesehenen Änderung ausdrücklich auch militärische Einsatzflüge umfassen.

VP
(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 5)

4. Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b (§ 8 Abs. 2 LuftVO)

In Artikel 1 Nr. 4 ist Buchstabe b zu streichen.

Begründung:

Die Anhebung der in § 8 Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung genannten Mindesthöhe für Kunstflüge von derzeit 450 auf zukünftig 600 m ist weder aus flugbetrieblichen Erwägungen heraus sinnvoll, noch aus Gründen des Lärmschutzes erforderlich.

(noch Ziffer 4)

1. Gemäß § 26 i. V. m. § 25 Abs. 1 Nr. 3 LuftVO ist vor der Durchführung von Kunstflügen im kontrollierten Luftraum ein Flugplan aufzugeben und unmittelbar vor Beginn des Kunstfluges eine Flugverkehrskontrollfreigabe bei der zuständigen Flugsicherungsstelle einzuholen. Hierzu ist anzumerken, daß die Struktur des Luftraumes in der Bundesrepublik Deutschland so gestaltet ist, daß an nahezu keiner Stelle unkontrollierter Luftraum oberhalb einer Höhe von 2500 ft über Grund vorhanden ist. Dies bedeutet bei Anhebung der Mindesthöhe von 1500 auf 2000 ft, daß den Kunstfliegern für eine legale Betätigung ohne vorherige Aufgabe eines Flugplanes und Einholung einer Flugverkehrskontrollfreigabe nur noch 500 ft (150 m) zur Verfügung stehen. Diese Höhendifferenz ist offensichtlich nicht ausreichend, um ein Kunstflugprogramm zu Ausbildungs- oder Trainingszwecken durchzuführen.
2. Eine Verlegung der Kunstflüge in den kontrollierten Luftraum ist aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs und wegen der höheren Belastung der Flugsicherung nicht wünschenswert. In vielen Fällen würde außerdem das Einholen der erforderlichen Flugverkehrskontrollfreigabe über Funk an den technischen Gegebenheiten (zu große Entfernung von der Sendeanlage der zuständigen Flugsicherungsstelle bei zu geringer Höhe) scheitern.
3. Eine Anhebung der Mindesthöhe von 450 auf 600 m würde vom Lärmspitzenpegel her gesehen nur eine geringe Entlastung bewirken. Dagegen wurde bei einer größeren Flughöhe eine größere Fläche vom Lärm betroffen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß der Kunstflug in Deutschland insgesamt gesehen einen relativ geringen Stellenwert hat und zahlenmäßig nur von einem sehr kleinen Teil der Luftfahrt ausgeübt wird. Der weitaus größte Teil der registrierten Flugzeuge ist für Kunstflug nicht zugelassen. Von den registrierten, für Kunstflug zugelassenen Luftfahrzeugen ist ein hoher Anteil Segelflugzeuge, die ohnehin keinen Lärm verursachen, aber von der geplanten Neuregelung besonders betroffen wären, da sie mangels Antrieb die Höhe in dem verbleibenden Höhenband nicht halten könnten.

Auch aus Sicherheitsgründen gibt es keine erkennbaren Argumente zur Anhebung der Mindesthöhe. In diesem Zusammenhang ist auf § 8 Abs. 2 Satz 1 hinzuweisen, der außer der Mindesthöhe auch ein Verbot von Kunstflügen über Städten, anderen dichtbesiedelten Gebieten, Menschenansammlungen und Flughäfen festsetzt.

4. Soweit in der Begründung der Drucksache zu Nummer 4 Buchstabe b auf die Begründung zur Anhebung der Mindesthöhe für Reiseflüge verwiesen wird, ist dem entgegenzuhalten, daß dort die Einhaltung einer Mindesthöhe von 600 m an die Einhaltung sonstiger Vorschriften und Festlegungen

(noch Ziffer 4)

nach der LuftVO, insbesondere die Einhaltung der Luftraumordnung, gekoppelt wird, während dies bei der geplanten Anhebung der Mindesthöhe für Kunstflüge von 450 m auf 600 m nicht der Fall ist.

Im Ergebnis ist festzuhalten, daß beide Sachverhalte von Umfang und Inhalt her unterschiedlich zu bewerten sind und daher einer differenzierten Regelung bedürfen. Die bisherige Regelung einer Mindesthöhe von 450 m für die Durchführung von Kunstflügen sollte daher beibehalten werden.

5. Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b (§ 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVO)

R
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 4)

In Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b sind in § 8 Abs. 2 Satz 1 nach den Wörtern "über Grund" die Wörter "oder Wasser" einzufügen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten und Anpassung an den Wortlaut in § 6 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung und in Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe c (§ 6 Abs. 3 LuftVO) der Änderungsverordnung.

6. Zu Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe c (§ 11 c Abs. 6, 7 LuftVO)

R

In Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe c sind in § 11 c in den Absätzen 6 und 7 jeweils vor dem Wort „zugelassen“ die Wörter „vom Luftfahrt-Bundesamt“ einzufügen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten und Einheitlichkeit der Regelung. Auch in § 11 c Abs. 5 und Abs. 8 wird die Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes ausdrücklich geregelt. Absatz 8 bestimmt die Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes für die Erteilung der Bescheinigung über zugelassene Ausnahmen, nicht hingegen für die in Absatz 6 und 7 geregelte Zulassung der Ausnahmen selbst.

VP

7. Zu Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe c (§ 11c Abs. 8 LuftVO)

In Artikel 1 Nr. 8 Buchstabe c ist in § 11c Abs. 8 das Wort
"Luftfahrzeugs"
durch das Wort
"Flugzeugs"
zu ersetzen.

Begründung:

§ 11 c behandelt nur Flugzeuge, deshalb muß es hier korrekt "Flugzeuge"
heißen, weil der Begriff Luftfahrzeuge z. B. auch Hubschrauber einschließt.

VP

8. Zu Artikel 1 Nr. 9 und 9a - neu - (§§ 15 und 16 LuftVO)

In Artikel 1 ist

a) die Nummer 9 wie folgt zu fassen:

'9. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden die Wörter
", Hängegleitern, Gleitsegeln"
gestrichen.

bb) Die Sätze 3 und 4 werden gestrichen.

b) Absatz 2 wird gestrichen.

c) In Absatz 3 wird Satz 2 gestrichen.'

Als Folge

sind in der Überschrift zu § 15 die Wörter
", Segelflugzeugen und Luftsportgeräten"
durch die Wörter
" und Segelflugzeugen"
zu ersetzen;

(noch Ziffer 8)

b) nach Nummer 9 folgende Nummer 9a einzufügen:

9a. In § 16 werden nach Absatz 3 folgende Absätze 3a und 3b eingefügt:

"(3a) Außenlandungen von Hängegleitern und Gleitsegeln, die sich auf einem Überlandflug befinden, bedürfen keiner Erlaubnis. Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln außerhalb genehmigter Flugplätze bedürfen der Erlaubnis des Beauftragten. Die Erlaubnis schließt Schleppstarts von Hängegleitern und Gleitsegeln ein und kann mit Auflagen verbunden werden. Der Beauftragte kann von dem Antragsteller den Nachweis der Zustimmung des Grundstückseigentümers oder der sonstigen Berechtigten verlangen. Der Beauftragte hat die Naturschutzbehörden zu beteiligen.

(3b) Absatz 3a Satz 2 bis 5 ist auf Außenlandungen mit Sprungfallschirmen sinngemäß anzuwenden."

Als Folge

sind in der Überschrift zu § 16 nach dem Wort

"Eigenantrieb"

die Wörter

", Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln, Außenlandungen mit Sprungfallschirmen"

anzufügen.

Begründung zu a und b:

Mit der Änderung der § 15 und 16 LuftVO soll eine inhaltlich und systematisch schlüssigere Regelung für Außenstarts und -landungen mit Luftsportgeräten (Hängegleiter, Gleitsegel und Sprungfallschirme) erreicht werden. Zu den einzelnen Änderungen ist folgendes auszuführen:

In § 15 werden die Bestimmungen für Hängegleiter und Gleitsegel sowie auch die Bestimmung für Sprungfallschirme gestrichen.

(noch Ziffer 8)

Die in § 15 Abs. 3 Satz 2 verfügte Beteiligung der Naturschutzbehörden ist durch die zur Regelung des Betriebs von Luftsportgeräten erlassene Artikelverordnung vom 26.05.1993 (BGBl. I S. 750) angeordnet worden. Die Beteiligungspflicht sollte sich nur auf den nach § 31c Nr. 4 Beauftragten erstrecken, gilt aber nach dem bisherigen Wortlaut auch für sonstiges Luftfahrtgerät und damit auch für die Luftfahrtbehörden. Dabei handelt es sich um ein Redaktionsversehen, das einen in der Praxis nicht vollziehbaren Rechtszustand geschaffen hat. Als Folge der Herausnahme der Luftsportgeräte aus § 15 ist die Bestimmung des § 15 Abs. 3 Satz 2 zu streichen und systematisch zutreffend in den geänderten § 16 einzufügen.

Die Absätze 3a und 3b in § 16 übernehmen im wesentlichen den Inhalt des bisherigen § 15, soweit er sich auf Luftsportgeräte bezieht. Im übrigen wird klargestellt, daß die Zuständigkeit für Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln gemäß § 31 c Nr. 4 LuftVG beim Beauftragten verbleibt. Außerdem soll mit der Formulierung das Mißverständnis vermieden werden, daß für Hängegleiter und Gleitsegel eine planerische Entscheidung i.S.d. § 6 Abs. 1 LuftVG getroffen werden kann. Nicht ausgeschlossen ist, daß die Genehmigung eines Flugplatzes für Flugzeuge, Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge oder Segelflugzeuge auch das Starten von Hängegleitern und Gleitsegeln, Aufstiege bemannter Freiballone und Landungen mit Sprungfallschirmen einschließen kann.

VP

9. Zu Artikel 1 Nr. 9b - neu -, Nummer 10 und Nummer 12a - neu - (§§ 16, 16 a und 22 a LuftVO)

In Artikel 1 ist

a) nach Nummer 9a - neu - folgende Nummer 9b - neu - einzufügen:

'9b. § 16 Abs. 4 wird wie folgt geändert:

Das Wort "Gesamtgewicht" wird durch das Wort "Gesamtmasse" ersetzt';

b) in Nummer 10 der Buchstabe a wie folgt zu fassen:

'a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1; in Nummer 3 wird das Wort "Gesamtgewicht" durch das Wort "Gesamtmasse" ersetzt';

(noch Ziffer 9)

c) nach Nummer 12 folgende Nummer 12a einzufügen:

'12a. § 22 a Abs. 1 wird wie folgt geändert:

Das Wort "Höchstabfluggewicht" wird durch das Wort
"Höchstabflugmasse" ersetzt'.

Begründung zu a bis c:

Seit 1978 ist die gesetzliche Maßeinheit für das Gewicht "das Newton"; zu kg gehört seitdem der Begriff "die Masse". Der Gesetzgeber ist deshalb verpflichtet, in allen amtlichen Schriften diese "neuen", international standardisierten Einheiten zu verwenden. Konsequenterweise sollte der Begriff Masse dann auch durchgehend verwendet werden, wie es schon in § 11 c geschehen ist.

VP

10. Zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 22 Abs. 1 Nr. 8 LuftVO)

In Artikel 1 Nr. 12 ist in § 22 Abs. 1 Nr. 8 der Absatz "nach der Landung" wie folgt zu fassen:

"nach der Landung:

- a) das Kennzeichen,
- b) bei einem Überlandflug den Startflugplatz,
- c) Luftfahrzeugmuster;"

Begründung:

Im Absatz "nach der Landung" müßte es entsprechend dem Absatz "vor dem Start" nicht "nach", sondern "bei" einem Überlandflug heißen. Der neue Buchstabe c ist erforderlich, um nach der Landung durch die Angabe des Luftfahrzeugmusters (z. B. Flugzeugtyp) die entsprechende Höchstabflugmasse zu ermitteln, diese wiederum wird zur Berechnung der Landegebühr benötigt. Ansonsten ist die Ermittlung der Abflugmasse nur über den Umweg des Kennzeichens möglich.

R 11. Zu Artikel 1 Nr. 21 Buchstabe b (§ 43 Nr. 8 LuftVO)

Artikel 1 Nr. 21 Buchstabe b ist wie folgt zu fassen:

- 'b) In Nummer 8 werden die Angabe "§ 6 Abs. 4" gestrichen, nach der Angabe "§ 4" die Angabe "Abs. 2 Satz 2 zweiter Halbsatz oder" eingefügt und die Angabe "§ 37 Abs. 1 bis 4" durch die Angabe "§ 37 Abs. 1, 2 oder 3 Satz 1" ersetzt.'

Begründung:

Präzisierung der Bußgeldvorschrift. § 6 Abs. 4, jetzt § 6 Abs. 5, enthält lediglich einen - an sich überflüssigen - Hinweis auf die Vorschrift des § 36, der selbst in § 43 Nr. 8 aufgeführt ist. Ein solcher Hinweis ist für sich genommen nicht bewehrungsfähig.

R 12. Zu Artikel 1 Nr. 21 Buchstabe i (§ 43 Nr. 28 LuftVO)

In Artikel 1 Nr. 21 Buchstabe i ist die Angabe "Satz 2" zu streichen.

Begründung:

§ 26 a Abs. 1 Satz 2 enthält kein selbständiges Gebot, sondern konkretisiert die Vorschrift des Satzes 1 über den Funkverkehr.

B

13. Der Ausschuß für Innere Angelegenheiten empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.