

06.01.95**VP - In - R - U****Verordnung****des Bundesministeriums
für Verkehr und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

Neunte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung**A. Zielsetzung**

Der Bundesrat hat in seiner 650. Sitzung am 18. Dezember 1992 anlässlich der Befassung mit der Siebten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung in einer EntschlieÙung das Bundesministerium für Verkehr aufgefordert, eine Mindesthöhe von 600 Metern bzw. von 2000 Fuß bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln vorzuschreiben. Mit der Änderungsverordnung soll diesem Anliegen entsprochen werden.

Die Richtlinie 92/14/EWG des Rates vom 2. März 1992 zur Einschränkung des Betriebes von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988) (ABl. EG 1992 Nr. L 76 S. 21) bezweckt, den Betrieb der gegenüber den Kapitel-3-Flugzeugen lauten Kapitel-2-Flugzeuge ab 1. April 1995 einzuschränken. Sie verpflichtet darüber hinaus die Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, daß ab 1. April 2002 auf den Flughäfen ihrer jeweiligen Hoheitsbereiche grundsätzlich nur noch die leiseren Kapitel-3-Flugzeuge eingesetzt werden.

B. Lösung

Mit der Änderungsverordnung wird § 6 der Luftverkehrs-Ordnung dahingehend geändert, daß eine Mindesthöhe bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln von 600 Metern bzw. 2000 Fuß vorgeschrieben wird (BR-Drucks. 848/92).

Mit der Neuregelung von § 11 c der Luftverkehrs-Ordnung wird die Richtlinie 92/14/EWG umgesetzt.

Desweiteren werden mit der Änderungsverordnung insbesondere im Bereich der Flugsicherung verschiedene redaktionelle Korrekturen der Luftverkehrs-Ordnung vorgenommen und im Hinblick auf die besonderen Erfordernisse der täglichen Praxis notwendige Anpassungen vollzogen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

06.01.95

VP - In - R - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

Neunte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Der Chef
des Bundeskanzleramtes

Bonn, den 6. Januar 1995

021 (323) - 950 00 - Lu 105/1/95

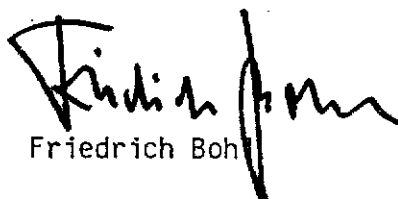
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von den Bundesministerien für Verkehr und für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit zu erlassende

Neunte 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 Boh

**Neunte Verordnung
zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung¹**

Vom

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) verordnet das Bundesministerium für Verkehr,
- des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 15 und Satz 5 des Luftverkehrsgesetzes, von denen § 32 Abs. 1 Satz 5 durch Artikel 27 Nr. 1 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089) geändert worden ist, verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit nach Anhörung des Beratenden Ausschusses nach § 32a des Luftverkehrsgesetzes,
- des § 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880) verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

**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 Artikel 2 der Verordnung vom 26. Mai 1993 (BGBl. I S. 750), wird wie folgt geändert:

¹ Artikel 1 Nr. 4 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 92/14/EWG des Rates vom 2. März 1992 zur Einschränkung des Betriebes von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988) (ABl. EG Nr. L 76 S. 21) in deutsches Recht.

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt gefaßt:

Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt

Pflichten der Teilnehmer am Luftverkehr

Grundregeln für das Verhalten im Luftverkehr	§ 1
Verantwortlicher Luftfahrzeugführer	§ 2
Rechte und Pflichten des Luftfahrzeugführers	§ 3
Flugvorbereitung	§ 3a
Anwendung der Flugregeln	§ 4
Luftsportgerät und unbemanntes Luftfahrtgerät	§ 4a
Anzeige von Flugunfällen und sonstigen Störungen	§ 5

Zweiter Abschnitt

Allgemeine Regeln

Sicherheitsmindesthöhe, Mindesthöhe bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln	§ 6
Abwerfen von Gegenständen	§ 7
Kunstflug	§ 8
Schlepp- und Reklameflüge	§ 9
Uhrzeit und Maßeinheiten	§ 9a
Luftraumordnung	§ 10
Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungen	§ 11
Flüge mit Überschallgeschwindigkeit	§ 11a
Zugelassene Ausnahmen	§ 11b
Beschränkungen der Starts und Landungen von Flugzeugen mit Strahltriebwerken	§ 11c
Vermeidung von Zusammenstößen	§ 12
Ausweichregeln	§ 13
Wolkenflüge mit Segelflugzeugen und Luftsportgeräten	§ 14
Außenstarts und Außenlandungen von Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen, Motorseglern, Segelflugzeugen und Luftsportgeräten	§ 15
Aufstiege von Ballonen, Drachen, Flugmodellen und Flugkörpern mit Eigenantrieb	§ 16
Besondere Benutzung des kontrollierten Luftraums	§ 16a
Von Luftfahrzeugen zu führende Lichter	§ 17
Übungsflüge unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen	§ 18
Luftfahrzeuge auf dem Wasser	§ 19
Gefahrenmeldung	§ 20
Signale und Zeichen	§ 21
Regelung des Flugplatzverkehrs	§ 21a

Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung	§ 22
Flugbetrieb mit Flugzeugen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen	§ 22a
Flugbetrieb auf einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle	§ 23
Prüfung der Flugvorbereitung und der vorgeschriebenen Ausweise	§ 24
Flugplanabgabe	§ 25
Flugverkehrskontrollfreigabe	§ 26
Funkverkehr	§ 26a
Standortmeldungen	§ 26b
(weggefallen)	§ 26c
Startmeldung	§ 26d
Landemeldung	§ 27
Flugverfahren	§ 27a

Dritter Abschnitt

Sichtflugregeln

Flüge nach Sichtflugregeln in den Lufträumen mit der Klassifizierung B bis G	§ 28
(weggefallen)	§ 29
(weggefallen)	§ 30
Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen bei Flügen nach Sichtflugregeln	§ 31
Flüge nach Sichtflugregeln über Wolkendecken	§ 32
Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht	§ 33
Such- und Rettungsflüge	§ 34

Vierter Abschnitt

Instrumentenflugregeln

(weggefallen)	§ 35
Sicherheitsmindesthöhe bei Flügen nach Instrumentenflugregeln	§ 36
Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen bei Flügen nach Instrumentenflugregeln	§ 37
(weggefallen)	§ 38
(weggefallen)	§ 39
Übergang vom Flug nach Instrumentenflugregeln zum Flug nach Sichtflugregeln	§ 40
(weggefallen)	§ 41
Abbruch von Landeanflügen	§ 42

Fünfter Abschnitt

Bußgeld- und Schlußvorschriften

Ordnungswidrigkeiten	§ 43
Inkrafttreten	§ 44
(weggefallen)	§ 45

Anhang

Vorschriften über die von Luftfahrzeugen zu führenden Lichter	Anlage 1
Signale und Zeichen	Anlage 2
Halbkreis-Flughöhen	Anlage 3
Luftraumklassifizierung und Flugverkehrsdienste	Anlage 4
Bedingungen für Flüge nach Instrumenten- und Sichtflugregeln	Anlage 5
Ausnahmeberechtigte Flugzeuge	Anlage 6"

2. § 4 Abs. 4 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

"Soweit es die Verkehrslage zuläßt und die Sicherheit des Luftverkehrs nicht beeinträchtigt wird, kann die zuständige Flugverkehrskontrollstelle im Einzelfall Ausnahmen zulassen."

3. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

"§ 6

**Sicherheitsmindesthöhe, Mindesthöhe bei
Überlandflügen nach Sichtflugregeln".**

b) In Absatz 1 Satz 3 werden nach dem Wort "Hängegleiter" der Beistrich durch das Wort "und" ersetzt sowie die Wörter "und Ballone" gestrichen.

c) Nach Absatz 2 wird folgender neuer Absatz 3 eingefügt:

"(3) Überlandflüge nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen sind in einer Höhe von mindestens 600 m (2000 Fuß) über Grund oder Wasser durchzuführen, soweit nicht aus Sicherheitsgründen nach Absatz 1 Satz 2 eine größere Höhe einzuhalten ist. Überlandflüge in einer geringeren Höhe als 600 m (2000 Fuß) über Grund oder Wasser dürfen unter Beachtung der Vorschriften der Absätze 1 und 2 angetreten oder durchgeführt werden, wenn die Einhaltung

sonstiger Vorschriften und Festlegungen nach dieser Verordnung, insbesondere die Einhaltung der Luftraumordnung nach § 10, der Sichtflugregeln nach § 28 oder von Flugverkehrskontrollfreigaben, eine geringere Höhe erfordert."

d) Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden Absätze 4 und 5.

e) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

"(6) Absatz 3 gilt nicht für militärische Tiefflüge und für Einsatzflüge des Bundesgrenzschutzes, des Zivil- und Katastrophenschutzes und der Polizeien der Länder."

4. § 8 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter "nicht erlaubt" durch das Wort "verboten" ersetzt.

b) In Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe "450 m (1500 Fuß)" durch die Angabe "600 m (2000 Fuß) über Grund" ersetzt.

5. In § 9a Abs. 2 werden im Satz 1 die Wörter "Der Bundesminister für Verkehr" durch die Wörter "Das Flugsicherungsunternehmen" und im Satz 2 das Wort "Er" durch das Wort "Es" ersetzt.

6. Die Überschrift von § 11a wird wie folgt gefaßt:

"§ 11a
Flüge mit Überschallgeschwindigkeit".

7. Die Überschrift von § 11b wird wie folgt gefaßt:

"§ 11b
Zugelassene Ausnahmen".

8. § 11c wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

"§ 11c
**Beschränkungen der Starts und Landungen
von Flugzeugen mit Strahltriebwerken".**

- b) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter "im Hoheitsgebiet von Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft" gestrichen.
- c) Absatz 3 wird durch die folgenden neuen Absätze 3 bis 10 ersetzt:

"(3) Ab dem 1. April 2002 dürfen zivile Flugzeuge mit Strahlantrieb,

- die eine maximal zulässige Startmasse von 34000 kg oder darüber besitzen oder
- deren Baureihe mit Sitzplätzen für mehr als 19 Passagiere zugelassen ist,

nur dann starten und landen, wenn der im Lärmzeugnis oder der ihm entsprechenden Urkunde ausgewiesene Geräuschpegel folgenden Mindestanforderungen genügt:

1. am seitlichen Meßpunkt bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 400000 kg oder darüber: 103 EPNdB (Effective Perceived Noise dB); bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse bis auf 94 EPNdB bei 35000 kg; darunter bleibt er konstant;
2. am Start-Überflugmeßpunkt
 - a) bei Flugzeugen mit zwei Triebwerken oder weniger und mit einer höchstzulässigen Startmasse von 385000 kg oder darüber: 101 EPNdB; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils 4 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 89 EPNdB; darunter bleibt er konstant;
 - b) bei Flugzeugen mit drei Triebwerken und mit einer höchstzulässigen Startmasse von 385000 kg oder darüber: 104 EPNdB; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils 4 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 89 EPNdB; darunter bleibt er konstant;
 - c) bei Flugzeugen mit vier Triebwerken oder mehr und mit einer höchstzulässigen Startmasse von 385000 kg oder darüber: 106 EPNdB; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Ge-

räuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse um jeweils 4 EPNdB pro Halbierung der Masse bis auf 89 EPNdB; darunter bleibt er konstant;

3. am Anflugmeßpunkt bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von 280000 kg oder darüber: 105 EPNdB; bei geringerer Masse verringert sich der zulässige Geräuschpegel linear mit dem Logarithmus der Masse bis auf 98 EPNdB bei 35000 kg; darunter bleibt er konstant.

(4) Ab dem 1. April 1995 dürfen zivile Flugzeuge mit Strahlantrieb,

- die eine maximal zulässige Startmasse von 34000 kg oder darüber besitzen oder deren Baureihe mit Sitzplätzen für mehr als 19 Passagiere zugelassen ist und
- die mit Triebwerken ausgerüstet sind, die ein Mantelstromverhältnis kleiner als 2 besitzen, und
- für die ein Lärmzeugnis nach § 10 Abs. 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung erteilt worden ist oder bei denen die für die Erteilung eines Lärmzeugnisses vorgeschriebenen Mindestanforderungen für Geräuschpegel durch eine vergleichbare Urkunde nachgewiesen worden sind,

nur dann starten und landen, wenn die Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses weniger als 25 Jahre zurückliegt. Absatz 3 bleibt unberührt.

(5) Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 und 4 können vom Luftfahrt-Bundesamt zugelassen werden

1. für Flugzeuge, an denen ein historisches Interesse besteht;
2. in Einzelfällen für den vorübergehenden Einsatz von Flugzeugen, die
 - a) Ein- und Ausflüge zur Instandhaltung, Änderung oder Prüfung durchführen oder
 - b) für außergewöhnliche Umstände eingesetzt werden.

(6) Befristete Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 4 werden zugelassen, wenn

1. a) geeignete Bausätze zur Umrüstung des betreffenden Flugzeugtyps vorhanden und verfügbar sind,
b) Umrüstungen mit Lärmnachweisen nach Absatz 3 vor dem 1. April 1994 in Auftrag gegeben worden sind und
c) der frühestmögliche Liefertermin vereinbart worden ist;
2. das Luftfahrtunternehmen nachweist, daß es die Flugzeuge, die den Anforderungen des Absatzes 4 nicht entsprechen, im laufenden Kalenderjahr bereits um einen Anteil von mindestens 10 vom Hundert seiner gesamten Flotte verringert hat.

(7) Befristete Ausnahmen von den Beschränkungen nach Absatz 4 können zugelassen werden, wenn

1. der Auftrag für ein Ersatzflugzeug, das den Lärmgrenzwerten nach Absatz 3 genügt, vor dem 1. April 1994 erteilt und der frühestmögliche Liefertermin vereinbart worden ist,
2. das Luftfahrtunternehmen eine unzumutbare Benachteiligung seiner Geschäftstätigkeit nachweist; in derartigen Fällen darf jedoch die Frist von 25 Jahren um nicht mehr als drei Jahre überschritten werden.

(8) Über zugelassene Ausnahmen nach den Absätzen 5 bis 7 wird vom Luftfahrt-Bundesamt eine Bescheinigung erteilt, die beim Betrieb des Luftfahrzeugs mitzuführen ist.

(9) Die in der Anlage 6 aufgeführten Flugzeuge sind bis zum 31. März 2002 von den Bestimmungen des Absatzes 4 ausgenommen.

(10) Ausnahmen, die von anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union für in diesen Staaten registrierte Flugzeuge erteilt werden, werden anerkannt."

9. § 15 Abs. 1 Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

"Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln außerhalb genehmigter Flugplätze bedürfen der Erlaubnis des Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes, auf nicht für sie genehmigten Flugplätzen der Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes."

10. § 16a wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

"(2) Verantwortlich für die Einholung der Flugverkehrskontrollfreigabe ist

1. im Falle des Absatzes 1 Nr. 1 der Luftfahrzeugführer,
2. im Falle des Absatzes 1 Nr. 2 der Starter des Flugmodells oder anderen Flugkörpers,
3. im Falle des Absatzes 1 Nr. 3, soweit der Aufstieg eines unbemannten Freiballons betroffen ist, der Starter dieses Ballons, bei Aufstiegen von gebündelten unbemannten Freiballonen und Massenaufstiegen von unbemannten Ballonen, der Veranstalter."

11. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden die Wörter "sonstige Beleuchtungseinrichtungen" durch die Wörter "andere Lichter" ersetzt.

bb) Satz 3 wird gestrichen.

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz eingefügt:

"(2a) Luftfahrzeuge, die auf Flugplätzen nicht aus eigener Kraft rollen, können durch andere Lichter kenntlich gemacht werden; die Absätze 1 und 2 sind nicht anzuwenden."

12. § 22 Abs. 1 Nr. 8 wird wie folgt gefaßt:

"8. sich bei der Luftaufsichtsstelle, auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle bei der Flugleitung zu melden und folgende Angaben zu machen:

vor dem Start:

- a) das Luftfahrzeugmuster,
- b) das Kennzeichen (§ 19 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung),
- c) die Anzahl der Besatzungsmitglieder,
- d) die Anzahl der Passagiere,

- e) die Art des Fluges,
- f) bei einem Überlandflug den Zielflugplatz;

nach der Landung:

- a) das Kennzeichen,
- b) nach einem Überlandflug den Startflugplatz;"

13. § 25 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 werden nach dem Wort "Flüge" die Wörter "nach Sichtflugregeln" eingefügt.
- b) In Absatz 3 werden die Wörter "vom Bundesminister für Verkehr" durch die Wörter "von dem Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

14. § 26 Abs. 1 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

"Über die in § 4 Abs. 3 Satz 2, § 16a Abs. 1, § 23 Abs. 4 und § 28 Abs. 4 Satz 1 vorgeschriebenen Fälle hinaus hat der Luftfahrzeugführer eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen

- 1. für Flüge, für die nach § 25 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 ein Flugplan zu übermitteln ist,
- 2. in den in Anlage 5 bestimmten Fällen."

15. § 26a Abs. 3 wird wie folgt gefaßt:

"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 von dem Flugsicherungsunternehmen festgelegt und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

16. § 26b Abs. 2 wird wie folgt geändert:

Die Wörter "vom Bundesminister für Verkehr" werden durch die Wörter "von dem Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

17. § 26d Abs. 2 wird wie folgt geändert:

Die Wörter "vom Bundesminister für Verkehr" werden durch die Wörter "von dem Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

18. § 27 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

Die Wörter "vom Bundesminister für Verkehr" werden durch die Wörter "von dem Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

19. § 31 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 1 und 4 wird jeweils die Angabe "Millibar" durch die Angabe "Hectopascal" ersetzt.
- b) In Absatz 3 werden die Wörter "vom Bundesminister für Verkehr" durch die Wörter "von dem Flugsicherungsunternehmen" ersetzt.

20. § 37 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 und 2 wird jeweils die Angabe "Absatz 5" durch die Angabe "Absatz 4" ersetzt.
- b) Absatz 3 wird aufgehoben.
- c) Die bisherigen Absätze 4 und 5 werden Absätze 3 und 4.
- d) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:

"(4) Die Höhen nach den Absätzen 1 und 2 werden von dem Flugsicherungsunternehmen festgelegt und in dem Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht."

21. § 43 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 7 werden die Angaben "§ 4 Abs. 2," und "§ 29 Abs. 1 oder 2," gestrichen sowie die Angabe "§ 28 Abs. 1, 2 oder 4" durch die Angabe "§ 28 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 1" ersetzt.
- b) In Nummer 8 wird nach der Angabe "§ 4" die Angabe "Abs. 2 Satz 2 zweiter Halbsatz oder" eingefügt sowie die Angabe "§ 6 Abs. 4" durch die Angabe "§ 6 Abs. 5" und die Angabe "§ 37 Abs. 1 bis 4" durch die Angabe "§ 37 Abs. 1, 2 oder 3 Satz 1" ersetzt.

- c) In Nummer 9 wird nach der Angabe "§ 4 Abs. 4" die Angabe "Satz 1" eingefügt.
 - d) Nummer 11 wird wie folgt gefaßt:
 - "11. entgegen § 6 Abs. 1 die Sicherheitsmindesthöhe unterschreitet, entgegen § 6 Abs. 2 Brücken oder ähnliche Bauten, Freileitungen oder Antennen unterfliegt oder entgegen § 6 Abs. 3 Satz 1 einen Überlandflug durchführt;"
 - e) In Nummer 16 wird die Angabe "Mittlere Greenwich-Zeit" durch die Angabe "Koordinierte Weltzeit" ersetzt.
 - f) In Nummer 20 wird nach der Angabe "§ 16 Abs. 1 bis 6" die Angabe "Satz 1" eingefügt.
 - g) Nummer 21 wird wie folgt gefaßt:
 - "21. entgegen § 16a Abs. 1 eine Flugverkehrskontrollfreigabe nicht einholt;"
 - h) Nummer 27 wird wie folgt gefaßt:
 - "27. einer Vorschrift des § 25 Abs. 1 Satz 1 über die Übermittlung eines Flugplans oder des § 26 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 1 oder 3 über die Flugverkehrskontrollfreigabe zuwiderhandelt;"
 - i) In Nummer 28 wird die Angabe "§ 26a Abs. 1 oder 2" durch die Angabe "§ 26a Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 2 Satz 1" ersetzt.
 - j) In Nummer 29 werden die Angabe "§ 26b Abs. 1" durch die Angabe "§ 26b Abs. 1 Satz 1" ersetzt und die Angabe "§ 26c," gestrichen.
22. Anlage 1 (zu §§ 17 und 19 Abs. 2 LuftVO) wird wie folgt geändert:
- a) § 5 wird aufgehoben.
 - b) In § 6 Satz 1 wird die Angabe "§§ 2, 4 und 5" durch die Angabe "§§ 2 und 4" ersetzt.
23. In Satz 1 der Anlage 3 (zu §§ 31 und 37 LuftVO) werden die Angabe "MSL" durch die Angabe "Mittlere Meereshöhe" und die Angabe "§ 37 Abs. 4" durch die Angabe "§ 37 Abs. 3" ersetzt.
24. Die Anlage 5 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

"Anlage 5

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

**Bedingungen für Flüge
nach Instrumenten- und Sichtflugregeln".**

- b) Die Angaben zur "Kontrollzone Klasse D" in den Spalten "Art der Flüge", "Höchstgeschwindigkeit", "Sprechfunkverkehr" und "Flugverkehrskontrollfreigabe" werden wie folgt gefaßt:

"Gleiche Voraussetzungen/Regelungen wie im Luftraum der Klasse D mit der Ausnahme, daß in Kontrollzonen die Abstände von Wolken nicht gefordert sind (frei von Wolken)".

25. Nach der Anlage 5 (zu § 4 Abs. 2 bis 4, § 26 Abs. 1, § 26a Abs. 2 und § 28 Abs. 1 und 2 LuftVO) wird die Anlage 6 (zu § 11c Abs. 9 LuftVO) entsprechend dem Anhang zu dieser Verordnung angefügt.

**Artikel 2
Inkrafttreten**

Diese Verordnung einschließlich ihres Anhangs tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

Der Bundesminister für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Begründung

I. Allgemeines

Der Bundesrat hat in seiner 650. Sitzung am 18. Dezember 1992 anlässlich der Befassung mit der Siebten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung in einer Entschließung das Bundesministerium für Verkehr aufgefordert, unverzüglich § 6 der Luftverkehrs-Ordnung dahin zu ändern, daß eine Mindesthöhe bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln von 600 m bzw. 2000 Fuß vorgeschrieben wird (BR-Drucks. 848/92). Mit der vorliegenden Verordnung wird diesem Anliegen des Bundesrates Rechnung getragen.

Mit der Änderungsverordnung wird darüber hinaus die Richtlinie 92/14/EWG des Rates vom 2. März 1992 zur Einschränkung des Betriebes von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988) (ABl. EG 1992 Nr. L 76 S. 21) in deutsches Recht umgesetzt.

Für die Schallemissionen der Flugzeuge hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Anhang 16 zum ICAO-Abkommen Grenzwerte festgesetzt. Die strahlgetriebenen Flugzeuge werden in Abhängigkeit der Geräuschpegel eingeteilt in Flugzeuge, die

- keine Grenzwerte erfüllen (Non Annex-16-Flugzeuge),
- die Grenzwerte des Kapitels 2 erfüllen (Kapitel-2-Flugzeuge),
- die Grenzwerte des Kapitels 3 erfüllen (Kapitel-3-Flugzeuge).

Die Richtlinie bezweckt, den Betrieb der gegenüber den Kapitel-3-Flugzeugen lauten Kapitel-2-Flugzeuge ab 1. April 1995 einzuschränken. Sie verpflichtet die Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, daß ab 1. April 2002 auf den Flughäfen ihrer Hoheitsbereiche grundsätzlich nur noch die leiseren Kapitel-3-Flugzeuge eingesetzt werden.

Desweiteren werden mit der Änderungsverordnung insbesondere im Bereich der Flugsicherung verschiedene redaktionelle Korrekturen vorgenommen und im Hinblick auf die besonderen Erfordernisse der täglichen Praxis notwendige Anpassungen vollzogen.

Für die Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden entstehen durch die Verordnung keine Mehrbelastungen.

Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind ebenfalls nicht zu erwarten.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Redaktionelle Änderung. Die bisherige Inhaltsübersicht entspricht nicht mehr dem aktuellen Stand. Sie bedarf dringend der Überarbeitung. Bei der Vielzahl der erforderlichen Änderungen wurde davon abgesehen, einzelne Textstellen anzupassen. Die Neufassung der gesamten Inhaltsübersicht berücksichtigt alle in der Vergangenheit erfolgten und mit der vorliegenden Verordnung beabsichtigten Änderungen.

Zu Nummer 2

Die bisherige Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr für Ausnahmeregelungen hat sich nicht bewährt. In der konkreten Verkehrssituation besitzt die zuständige Flugverkehrskontrollstelle eine größere Sachnähe als das Bundesministerium für Verkehr, weil sie jeden einzelnen Flug überwacht. Von daher ist es zweckmäßig, der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle auch die Zuständigkeit für Ausnahmeregelungen zu übertragen.

Zu Nummer 3 Buchstabe a

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. * Nummer 3 Buchstabe c). Mit der Änderung soll deutlich gemacht werden, daß § 6 außer der Sicherheitsmindesthöhe auch die Mindesthöhe bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln regelt.

Zu Nummer 3 Buchstabe b

Für Ballone wird die Zulässigkeit der Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe aufgehoben. Der ordnungsgemäße Betrieb von Ballonen macht eine Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe in der Regel nicht erforderlich. Die bislang bestehende Ausnahmegestimmung für Ballone ist aus diesem Grund nicht gerechtfertigt. Mit dem Wegfall des Ausnahmetatbestandes für Ballone wird eine mögliche Gefährdung von Personen an Bord oder von Dritten am Boden reduziert und (insbesondere bei Heißluftballonen durch das Geräusch des Brenners) eine Belästigung durch Lärm gemindert.

Zu Nummer 3 Buchstabe c

Mit der Einführung einer Mindesthöhe für motorgetriebene Luftfahrzeuge bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln wird der Erkenntnis Rechnung getragen, daß durch Einhaltung einer größeren Flughöhe in Notfällen (z. B. Triebwerkausfall) die Sicherheit der Insassen motorgetriebener Luftfahrzeuge und Dritter am Boden

erhöht wird, indem die Auswahl und Erreichbarkeit eines Notlandegeldes verbessert wird. Gleichzeitig werden insbesondere die Lärmeinwirkungen beim Betrieb motorgetriebener Luftfahrzeuge herabgesetzt.

Geringere Flughöhen bei Überlandflügen können aus Gründen der Luftraumstruktur, schlechten Wetters, aufgrund festgelegter An- und Abflugverfahren sowie aufgrund von Flugverkehrskontrollfreigaben erforderlich werden. Die Sicherheitsmindesthöhe darf dabei jedoch in keinem Fall unterschritten werden.

Zu Nummer 3 Buchstabe d
Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 3 Buchstabe e
Der neue § 6 Abs. 6 nimmt militärische Tiefflüge und Einsatzflüge des Bundesgrenzschutzes, des Zivil- und Katastrophenschutzes und der Polizeien der Länder von der Regelung des Absatzes 3 (Einhaltung einer Mindesthöhe bei Überlandflügen - vgl. Begründung zu * Nummer 3 Buchstabe c) aus, weil dies zur Erfüllung der jeweiligen besonderen Aufgaben erforderlich ist.

Zu Nummer 4 Buchstabe a und b
Die Änderungen sind redaktioneller Art. Absatz 1 Satz 2 wird an den juristischen Sprachgebrauch angepaßt. Die Änderung in Absatz 2 Satz 1 erfolgt im Hinblick auf die Änderung von § 6 (vgl. Begründung zu * Nummer 3 Buchstabe c).

Zu Nummer 5
Die Übertragung der Zuständigkeit für die Festlegung der nach § 9a anzuwendenden Maßeinheiten auf das Flugsicherungsunternehmen ist aus Gründen der Praktikabilität geboten. Die Regelungen stellen überwiegend fachspezifische Sachverhalte dar und sind von keiner grundsätzlichen Bedeutung. Die im Flugbetrieb und bei der Flugsicherung anzuwendenden Maßeinheiten werden vielmehr international und unter Beteiligung deutscher Flugsicherungsexperten abgestimmt.

Zu Nummer 6
Redaktionelle Anpassung der Vorschrift an die übrigen Vorschriften der LuftVO durch Einfügung einer Überschrift.

Zu Nummer 7

Redaktionelle Anpassung der Vorschrift an die übrigen Vorschriften der LuftVO durch Einfügung einer Überschrift.

Zu Nummer 8 Buchstabe a

Redaktionelle Anpassung der Vorschrift an die übrigen Vorschriften der LuftVO durch Einfügung einer Überschrift.

Zu Nummer 8 Buchstabe b

Die Änderung macht deutlich, daß die Rechtsregelungen der Luftverkehrs-Ordnung auf den Hoheitsbereich der Bundesrepublik Deutschland beschränkt sind und die Luftverkehrs-Ordnung nicht den Anspruch erhebt, den Flugbetrieb im Hoheitsbereich anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu regeln.

Zu Nummer 8 Buchstabe c

Absatz 3

Nach der Richtlinie 92/14/EWG des Rates vom 2. März 1992 zur Einschränkung des Betriebes von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen), 2. Ausgabe (1988), (ABl. EG 1992 Nr. L 76 S. 21) dürfen ab dem 1. April 2002 auf den Flughäfen der Gemeinschaft nur noch die leiseren Kapitel-3-Flugzeuge starten und landen. Die nunmehr durch Neuregelung festgesetzten Lärmgrenzwerte entsprechen den Grenzwerten von Kapitel 3 des Anhangs 16 zum ICAO-Abkommen und den deutschen "Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge" (LSL).

Absatz 4

Nach der Richtlinie 92/14/EWG sollen die lautereren Kapitel-2-Flugzeuge mit einem Mantelstromverhältnis von kleiner als zwei und einer Startmasse größer als 34.000 kg oder einer max. Sitzplatzkonfiguration von mehr als 19 Passagiersitzen im Zeitraum von 1995 bis 2002 ausgemustert werden. Flugzeuge, die im Jahr 1995 bereits 25 Jahre alt sind oder in dem Zeitraum bis zum 31. März 2002 so alt werden, können nur weiterbetrieben werden, wenn sie so umgerüstet werden, daß sie die Lärmgrenzwerte des Kapitels 3, wie sie in Absatz 3 definiert sind, erfüllen.

Absatz 5

An der Erhaltung älterer Flugzeugmuster besteht häufig ein historisches Interesse. Ausnahmeregelungen sind auch für Einzelfälle im Rahmen der Instandsetzung, Änderung und Prüfung von Luftfahrzeugen möglich. Dies gilt auch, soweit Flugzeuge zu besonderen Ereignissen (wie z. B. zu Hilfsflügen in Katastrophengebiete) eingesetzt werden.

Absatz 6

Die Regelung des neuen Abs. 6 basiert auf der bisherigen Regelung des § 11c Abs. 3 Satz 4 und 6. Der Ausnahmetatbestand des bisherigen Abs. 3 Satz 3 ist wegen Fristablaufs entfallen. An dessen Stelle ist ein befristeter Ausnahmetatbestand für die Umrüstung von älteren Flugzeugen getreten. Er entspricht Artikel 5 der EG-Richtlinie 92/14.

Eine Ausnahmeregelung besteht auch für den Fall, daß das Luftfahrtunternehmen nachweist, daß bereits in einem Kalenderjahr 10 v. H. seiner gesamten Flotte an Flugzeugen umgerüstet worden ist, um den Lärmgrenzwerten nach Absatz 3 zu entsprechen. Diese Regelung dient der Umsetzung von Artikel 7 der EG-Richtlinie 92/14.

Absatz 7

Für ältere Flugzeuge können befristete Ausnahmen erteilt werden, wenn

1. der Auftrag für ein Ersatzflugzeug, das den Lärmgrenzwerten nach Absatz 3 genügt, vor dem 1. April 1994 erteilt und der frühestmögliche Liefertermin vereinbart worden ist;
2. das Luftfahrtunternehmen nachweist, daß es andernfalls in unzumutbarer Weise wirtschaftlich beeinträchtigt würde.

Diese Regelung dient der Umsetzung von Artikel 4 und 6 der EG-Richtlinie 92/14.

Absatz 8

Das Luftfahrt-Bundesamt stellt auf Antrag Ausnahmegenehmigungen in Anlehnung an eine Empfehlung der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) [ECAC/14-2; Appendix 4] aus. Es führt eine Liste über die erteilten Genehmigungen und meldet erteilte Ausnahmegenehmigungen an das ECAC-Sekretariat in Paris.

Absatz 9

Die EU hat im Einvernehmen mit der ECAC und den Entwicklungsländern bestimmt, welche einzelnen Flugzeuge von den Beschränkungen nach Abs. 4 ausgenommen sind. Diese Flugzeuge sind in der Anlage 6 (zu § 11c Abs. 7) aufgeführt. Die hier aufgeführten Flugzeugmuster dürfen, auch wenn sie älter als 25 Jahre sind, noch bis zum 31. März 2002 zu Flughäfen in der Gemeinschaft eingesetzt werden.

Absatz 10

Nach der EU-Richtlinie sind die in den jeweiligen Staaten für die dort registrierten Flugzeuge erteilten Ausnahmen von den anderen Staaten anzuerkennen. Absatz 8 schafft die Rechtsgrundlage dafür, daß die Ausnahmen in der Bundesrepublik Deutschland anerkannt werden.

Zu Nummer 9

Die Neufassung dient der Klarstellung der Zuständigkeiten für die Beauftragten nach § 31c LuftVG und für die Luftfahrtbehörden der Länder bei der Erlaubniserteilung für Außenstarts und -landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln (mittelbar über § 15 Abs. 2 auch für Außenlandungen mit Sprungfallschirmen).

Durch Artikel 2 Nr. 10 Buchstabe b Doppelbuchstabe bc der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Verordnungen und Durchführungsverordnungen zur Regelung des Betriebes von Luftsportgeräten vom 26. Mai 1993 (BGBl. I S. 750) wurde folgender Satz 3 dem § 15 Abs. 1 LuftVO angefügt:

"Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze bedürfen der Erlaubnis des Beauftragten.

Satz 3 bedarf jedoch der Korrektur. Der Wortlaut dieser Regelung "... außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze ..." ist zwar dekungsgleich mit § 25 Abs. 1 Satz 1 LuftVG und § 15 Abs. 1 Satz 1 LuftVO, er ist aber für die Beauftragten nicht die insoweit einschlägige Regelung. Hier ist vielmehr § 31c Nr. 4 LuftVG zu berücksichtigen, der die Zuständigkeit der Beauftragten für die Erlaubniserteilung für das Starten und Landen auf Bereiche "... außerhalb der genehmigten Flugplätze (§ 25) ..." beschränkt.

Dabei ist von folgendem auszugehen:

Das Starten und Landen von Luftfahrzeugen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze bedarf nach § 25 LuftVG grundsätzlich der Erlaubnis der Luftfahrtbehörde. Die Formulierung erfaßt hierbei das Starten und Landen auf anderen Flugplätzen oder auf außerhalb der genehmigten Flugplätze liegenden Bodenflächen. § 25 LuftVG erfaßt somit grundsätzlich zwei Arten von Außenstarts- und -landungen.

Nach der geltenden Regelung des § 15 Abs. 1 Satz 3 LuftVO ist der Beauftragte zur Erteilung einer Erlaubnis auch dann zuständig, wenn Hängegleiter und Gleitsegel auf einem anderen, für den Betrieb derartiger Luftfahrzeuge nicht genehmigten Flugplatz starten und landen sollen.

Damit wären die Beauftragten z.B. auch für die Erteilung von Erlaubnissen nach § 25 LuftVG auf Flughäfen zuständig. Hierdurch entstünden konkurrierende Zuständigkeiten zwischen den Luftfahrtbehörden der Länder und den Beauftragten. Dieses Ergebnis ist vom Verordnungsgeber nicht gewollt.

Es widerspräche insbesondere der Regelung von § 31c Nr. 4 LuftVG (vgl. insoweit auch § 3 Nr. 4 und § 4 Nr. 4 der

Beauftragungsverordnung - BeauftrV - mit jeweils gleichem Wortlaut und unter Bezugnahme auf § 25 LuftVG).

Wie die gegenüber § 25 LuftVG anderslautende Formulierung des § 31c Nr. 4 LuftVG zeigt, wird von § 31c LuftVG nur der Fall des Startens und Landens von Luftfahrzeugen "außerhalb der genehmigten Flugplätze" und damit nur ein Teilbereich des § 25 LuftVG erfaßt. Luftsportverbände können nach § 31c Nr. 4 LuftVG daher auch nur mit der Wahrnehmung von Aufgaben im Bereich der Erlaubniserteilung für das Starten und Landen auf außerhalb von Flugplätze liegenden Bodenflächen beauftragt werden, nicht jedoch für den Bereich anderer Flugplätze. Für diese Bereiche bleibt es bei der Zuständigkeit der Luftfahrtbehörden der Länder. Mit der Neufassung von Satz 3 wird dies nunmehr ausdrücklich klargestellt.

Zu Nummer 10 Buchstabe a

Redaktionelle Anpassung (vgl. Begründung zu * Nummer 10 Buchstabe b).

Zu Nummer 10 Buchstabe b

Durch die konkrete Angabe der jeweiligen Normadressaten in § 16a Abs. 2 werden bislang bestehenden Zweifelsfragen bei der Anwendung von § 43 Nr. 21 ausgeräumt.

Zu Nummer 11 Buchstabe a

Redaktionelle Korrekturen. Die Änderung in Satz 2 enthält eine sprachliche Anpassung. Die Streichung von Satz 3 erfolgt, weil der bisherige Satz 3 in bezug auf Satz 2 keinen weitergehenden materiellen Gehalt hat. Nach Satz 2 können insbesondere Luftfahrzeuge mit außerhalb des Luftfahrzeugs befindlichen Lichtquellen beleuchtet und damit kenntlich gemacht werden.

Zu Nummer 11 Buchstabe b

Versuche der TH Darmstadt auf den Flughäfen Frankfurt und München in Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa haben gezeigt, daß Beleuchtungsanlagen, die auf Schleppern angebracht sind, eine bessere Ausleuchtung und Erkennbarkeit der Luftfahrzeuge im Schleppbetrieb gewährleisten, als die Beleuchtungseinrichtung am Luftfahrzeug selbst.

Die Neuregelung stellt klar, daß Luftfahrzeuge, die aus der Werft oder von Abstellpositionen mit fremder Kraft zu den Abfertigungspositionen auf dem Vorfeld geschleppt werden, auch durch eine ausreichende Beleuchtung außerhalb des Luftfahrzeugs kenntlich gemacht werden können.

Zu Nummer 12

Zweck der Regelung ist es, eine rechtliche Basis für die aufzunehmenden Daten zu schaffen. Darüber hinaus soll erreicht werden, daß diese Daten bundeseinheitlich erfaßt werden.

Die Ermächtigungsgrundlage des § 32 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG deckt die Erhebung von Daten, soweit sie aus flugbetrieblichen Gründen erforderlich ist.

Die nach der Neufassung des § 22 Abs. 1 Nr. 8 zu übermittelnden Daten werden vor allem für folgende flugbetriebliche Aufgaben benötigt:

- Durchführung der Luftaufsicht nach § 29 LuftVG,
- Abrechnung der Landegebühren,
- Such- und Rettungsdienst.

Von der Angabe des Namens des jeweiligen Luftfahrzeugführers wurde aus datenschutzrechtlichen Gründen abgesehen. Namen sind personenbezogene Daten. Ihre Erhebung, Verarbeitung und Nutzung bedarf nach den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes einer gesetzlichen Regelung. Das Luftverkehrsgesetz sieht jedoch derartige Regelungen (zur Zeit noch) nicht vor.

Zu Nummer 13 Buchstabe a

Die Einfügung in § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 stellt klar, daß bei den Flügen nach Sichtflugregeln aus der Bundesrepublik Deutschland oder in die Bundesrepublik Deutschland der Luftfahrzeugführer der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle einen Flugplan zu übermitteln hat. Für Flüge nach Instrumentenflugregeln gilt weiterhin die Regelung von § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1.

Zu Nummer 13 Buchstabe b

Die Übertragung der Zuständigkeit für die Regelung der Einzelheiten über Arten, Form, Abgabe, Annahme, Aufhebung, Änderung und zulässige Abweichungen von Flugplänen auf das Flugsicherungsunternehmen ist aus Gründen der Praktikabilität zweckmäßig.

Die zu regelnden Verfahren stellen überwiegend fachspezifische Sachverhalte dar und sind von keiner grundsätzlichen Bedeutung. Auf Grund seiner Sachnähe kann das Flugsicherungsunternehmen sie besser regeln als das Bundesministerium für Verkehr.

Zu Nummer 14

Die Neufassung von § 26 Abs. 1 Satz 1 präzisiert aus Gründen der Rechtsklarheit die von der Luftverkehrs-Ordnung vorgeschriebenen Fälle, in denen eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen ist.

Zu Nummer 15

Die Übertragung der Zuständigkeit für die Festlegung von Funkfrequenzen und Sprechfunkverfahren auf das Flugsicherungsunternehmen ist aus Gründen der Praktikabilität zweckmäßig. Die zu regelnden Verfahren stellen überwiegend fachspezifische Sachverhalte dar und sind von keiner grundsätzlichen Bedeutung.

Im übrigen gleiche Begründung wie zu * Nummer 13 Buchstabe b 2. Absatz.

Zu Nummer 16

Die Übertragung der Zuständigkeit für die Festlegung von Einzelheiten über Inhalt und Form der Standortmeldungen auf das Flugsicherungsunternehmen ist aus Gründen der Praktikabilität zweckmäßig.

Im übrigen gleiche Begründung wie zu * Nummer 13 Buchstabe b 2. Absatz.

Zu Nummer 17

Die Übertragung der Zuständigkeit für die Festlegung von Einzelheiten über Inhalt, Form, zulässige zeitliche Abweichungen und Übermittlungsart der Startmeldungen auf das Flugsicherungsunternehmen ist aus Gründen der Praktikabilität zweckmäßig.

Im übrigen gleiche Begründung wie zu * Nummer 13 Buchstabe b 2. Absatz.

Zu Nummer 18

Die Übertragung der Zuständigkeit für die Festlegung von Einzelheiten über Inhalt, Form und Übermittlungsart der Landemeldungen auf das Flugsicherungsunternehmen ist aus Gründen der Praktikabilität zweckmäßig.

Im übrigen gleiche Begründung wie zu * Nummer 13 Buchstabe b 2. Absatz.

Zu Nummer 19 Buchstabe a

Redaktionelle Anpassung. Der Luftdruck wird nunmehr in Hectopascal angegeben.

Zu Nummer 19 Buchstabe b

Die Übertragung der Zuständigkeit für die Festlegung von Höhen nach § 31 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 auf das Flugsicherungsunternehmen ist aus Gründen der Praktikabilität zweckmäßig.

Im übrigen gleiche Begründung wie zu * Nummer 13 Buchstabe b 2. Absatz.

Zu Nummer 20 Buchstabe a

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu * Nummer 20 Buchstabe b).

Zu Nummer 20 Buchstabe b

Die Einhundertdreiundzwanzigste Durchführungs-Verordnung zur Luftverkehrs-Ordnung vom 9. Juli 1993 (BANz. S. 6653) in der Fassung der Verordnung vom 6. Juni 1994 (BANz. S. 6297) sowie die Einhundertvierundzwanzigste Durchführungs-Verordnung zur Luftverkehrs-Ordnung vom 9. Juli 1993 (BANz. S. 6613) in der Fassung der Verordnung vom 6. Juni 1994 (BANz. S. 6297) regeln u.a. die Reiseflughöhen auf der Grundlage des § 27a Luftverkehrs-Ordnung. Die Vorschrift des § 37 Abs. 3 ist hierdurch gegenstandslos geworden und wird deshalb aufgehoben.

Zu Nummer 20 Buchstabe c

Redaktionelle Folgeänderung (vgl. Begründung zu * Nummer 20 Buchstabe b).

Zu Nummer 20 Buchstabe d

Die Übertragung der Zuständigkeit für die Festlegung von Höhen nach § 37 Abs. 1 und 2 auf das Flugsicherungsunternehmen ist aus Gründen der Praktikabilität zweckmäßig.

Im übrigen gleiche Begründung wie zu * Nummer 13 Buchstabe b 2. Absatz.

Zu Nummer 21 Buchstabe a bis j

Die Änderungen sind überwiegend redaktioneller Art. Die Ordnungswidrigkeitentatbestände von § 43 werden hierbei konkretisiert sowie Verweisungen aktualisiert und detaillierter angegeben (vgl. Buchstaben a bis c und e bis j). Soweit darüber hinaus inhaltliche Änderungen vorgenommen werden, handelt es sich dabei um:

Buchstabe d

Mit der Neufassung von § 43 Nr. 11 wird nunmehr auch die Unterschreitung der Mindesthöhe bei Überlandflügen nach

Sichtflugregeln (vgl. * Nummer 3 Buchstabe c) als Ordnungswidrigkeit erfaßt.

Zu Nummer 22

Die bisherigen Vorschriften über an Freiballonen zu führende Lichter entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik:

Die Blinkscheinwerfer sind für die inzwischen weit verbreiteten Heißluftballone nicht praktikabel und entsprechen im übrigen auch nicht den im Ausland gültigen Vorschriften. Durch die Aufhebung von § 5 kann das Luftfahrt-Bundesamt auf der Grundlage des § 3 Abs. 2 Satz 2 Baumuster für verbindlich erklären (F.A.R. 31.65), die international gebräuchlich sind. Dadurch wird das frühzeitige Erkennen eines Freiballons bei Nachtfahrten durch andere Verkehrsteilnehmer erreicht.

Die Aufhebung von § 5 führt zu einer redaktionellen Änderung in § 6 Satz 1 der Anlage 1.

Zu Nummer 23

Mit den redaktionellen Änderungen wird die Angabe "MSL" (Mean Sea Level) durch den deutschen Begriff "Mittlere Meereshöhe" ersetzt und die Verweisung auf § 37 korrigiert, da der bisherige § 37 Abs. 4 nunmehr § 37 Abs. 3 ist (vgl. Begründung zu * Nummer 20 Buchstabe b und c).

Zu Nummer 24 Buchstabe a

Redaktionelle Änderung. Die Anlage 5 erhält entsprechend den übrigen Anlagen der LuftVO eine Überschrift.

Zu Nummer 24 Buchstabe b

Da durch Kontrollmaßnahmen der Flugsicherung eine Staffe lung von Flügen nach Instrumentenflugregeln von solchen nach Sichtflugregeln in Kontrollzonen sichergestellt ist, kann im Bereich der Kontrollzone D auf die Festlegung eines Mindestabstandes von Wolken bei Flügen nach Sichtflugregeln verzichtet werden.

Zu Nummer 25

Einfügung einer weiteren Anlage in die LuftVO.

Zu Artikel 2

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Anlage 6
(zu § 11c Abs. 9 LuftVO)

Ausnahmeberechtigte Flugzeuge

ALGERIEN

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 727-2D6	7T-VEH	Air Algerie
B 727-2D6	7T-VEI	Air Algerie
B 727-2D6	7T-VEM	Air Algerie
B 727-2D6	7T-VEP	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEE	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEG	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEJ	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEK	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEL	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEN	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VED	Air Algerie
B 737-2D6	7T-VEQ	Air Algerie

BURKINA FASO

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 707-336C	XT-ABX	Naganganni

CHILE

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 707-331C	CC-CUE	Fast Air Carrier SF

DOMINIKANISCHE REPUBLIK

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 707-399C	HI-442CT	Dominicana de Aviacion

ÄGYPTEN

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 707-328C	SU-DAA	Zas Airline
B 707-336C	SU-DAC	Zas Airline
B 737-266	SU-BBX	Egypt Air
B 737-266	SU-AYL	Egypt Air
B 737-266	SU-AYK	Egypt Air
B 737-266	SU-AYI	Egypt Air
B 737-266	SU-BBW	Egypt Air
B 737-266	SU-AYO	Egypt Air

GHANA

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
F 28-2000	9G-ABZ	Ghana Airways Corporation

KENIA

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
DC 8-63	5Y-ZEB	African Safari Airways Ltd.

LIBYEN

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 727-2L5	5A-DIC	Libyan Arab Airlines
B 727-2L5	5A-DIB	Libyan Arab Airlines
B 727-2L5	5A-DIA	Libyan Arab Airlines
B 727-2L5	5A-DID	Libyan Arab Airlines
B 727-2L5	5A-DIE	Libyan Arab Airlines

MAURETANIEN

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
F 28-4000	5T-CLF	Air Mauritanie
F 28-4000	5T-CLG	Air Mauritanie

MAROKKO

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 727-2B6	CN-RMO	Royal Air Maroc
B 727-2B6	CN-CCF	Royal Air Maroc
B 727-2B6	CN-CCG	Royal Air Maroc
B 727-2B6	CN-CCH	Royal Air Maroc
B 727-2B6	CN-CCW	Royal Air Maroc
B 737-2B6	CN-RMI	Royal Air Maroc
B 737-2B6	CN-RMJ	Royal Air Maroc
B 737-2B6	CN-RMK	Royal Air Maroc
B 707-351C	CN-RMB	Royal Air Maroc
B 707-351C	CN-RMC	Royal Air Maroc

NIGERIA

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 707-351C B 707-338C B 707-3F9C	5N-ASY 5N-ARQ 5N-ABK	EAS Cargo Airlines DAS Air Cargo Nigeria Airways Ltd.

RUANDA

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 707-328C	9XR-JA	Air Rwanda

SUDAN

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 707-338C	ST-ALP	Trans Arabian Air Transport

PARAGUAY

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
DC 8-63	ZP-CCH	Líneas Aéreas Paraguayas (Air Paraguay)

20/95

URUGUAY

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 707-387B	CX-BNU	Primeras Lineas Uruguayas de Navegacion Aérea

SWASILAND

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
DC 8F-54	3D-ADV	African International Airways (PTY) Ltd.

TUNESIEN

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 727-2H3	TS-JHT	Tunis Air

ZAIRE

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 707-329C	90-CBS	Scibe Airlift

SIMBABWE

Flugzeug		Luftfahrtunternehmen
Typ	Registernummer	
B 707-330B B 707-330B	Z-WKU Z-WKV	Air Zimbabwe African Airlines International

17.02.95

Beschluß
des Bundesrates

Neunte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Der Bundesrat hat in seiner 680. Sitzung am 17. Februar 1995 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der
/ Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Anlage

Neunte Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

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 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.

2. 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.

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 Luftfahr-

zeugen 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 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.

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

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.

4. 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.

5. 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;

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.

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.

6. 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';

- 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.