

27.03.01**Vk - In - U****Verordnung**
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über den
Transport gefährlicher Güter und die Zulassung von Luftsport-
geräten und Flugmodellen**A. Zielsetzung**

Zur Regelung der Zuständigkeiten für die Erlaubnisse nach § 27 des Luftverkehrsgesetzes sind die Zuständigkeiten des Bundesamtes für Strahlenschutz und der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung bei der Zulassung von Verpackungen zum Transport gefährlicher Güter und zur Verwaltungsvereinfachung und Deregulierung im Bereich der Zulassung von Luftfahrtgerät die Verfahren der Prüfung und Zulassung der Luftsportgeräte und der Flugmodelle zu überarbeiten.

B. Lösung

Neufassung des § 78 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zur Festlegung der zuständigen Stellen bei der Erteilung der Genehmigungen zum Transport gefährlicher Güter unter Einbeziehung der europaweit harmonisierten Vorschrift JAR-OPS, Vereinfachung der Verfahren der Muster-, Stück- und Nachprüfung der Luftsportgeräte unter besonderer Berücksichtigung der Produktverantwortung der Hersteller und Neuregelung der Prüfverfahren bei den Flugmodellen unter Einbeziehung der Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes.

C. Alternativen

Der Verzicht auf die Klarstellungen und Verfahrensänderungen würde ein Beibehalten von Rechtsunsicherheit sowie eines unnötig hohen Verwaltungsaufwands bedeuten. Beeinträchtigungen der Luftverkehrssicherheit und Wettbewerbsnachteile für deutsche Luftfahrtunternehmen und Hersteller von Luftsportgeräten könnten die Folge sein.

D. Kosten der öffentlichen Haushalte**I. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand:**

Für Bund, Länder und Kommunen entstehen keine Haushaltsausgaben.

...

II. Vollzugsaufwand

Für den Bund, hier der Luftverkehrsverwaltung, wird mit einer Entlastung im Bereich der Prüfung und Zulassung der Luftsportgeräte und der Flugmodelle gerechnet, die im Einzelnen jedoch nicht quantifizierbar ist, da wegen der sehr angespannten Personalsituation beim Luftfahrt-Bundesamt die Aufgaben in diesen Bereichen derzeit nur eingeschränkt wahrgenommen worden sind.

Für die Länder und Kommunen entsteht kein Vollzugsaufwand, da diese von den Verfahrensänderungen nicht betroffen sind.

E. Sonstige Kosten:

In Anbetracht der Gewichtung der betroffenen Bereiche sind Auswirkungen auf Wirtschaft und das Preisniveau durch diese Verordnung nicht zu erwarten.

27.03.01

Vk - In - U

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über den
Transport gefährlicher Güter und die Zulassung von Luftsport-
geräten und Flugmodellen

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 26. März 2001

022 (323) - 951 01 - Lu 114/01

An den

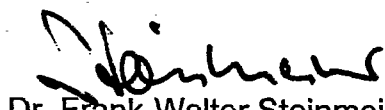
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über den
Transport gefährlicher Güter und die Zulassung von Luftsportgeräten
und Flugmodellen

mit Begründung und Vorblatt.

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



Dr. Frank-Walter Steinmeier

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter und die Zulassung von Luftsportgeräten und Flugmodellen vom 2001

Auf Grund der §§ 31c und 32 Abs.1 Satz 1 Nr. 7, 9a und Satz 2 sowie Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlass vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen:

Artikel 1 Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 610), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Zweiten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 28. Oktober 2000 (BGBl. I S. 1494), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Nummern 7 und 8 wie folgt gefasst:

- „7. Ultraleichtflugzeuge einschließlich Rettungsgerät (ein- oder zweisitzige motorgetriebene Luftsportgeräte, einschließlich Tragschrauber, mit einer höchstzulässigen Startmasse von 300 kg als Einsitzer und 450 kg als Zweisitzer zuzüglich der Masse des Rettungsgeräts und einer Überziehgeschwindigkeit in Landekonfiguration von höchstens 65 km/h),
8. Flugmodelle mit einer höchstzulässigen Startmasse über 25 kg (unbemannte Luftfahrzeuge, die in Sichtweite des Steuerers ausschließlich zum Zweck des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben werden),“.

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

- „(4) Ein- oder zweisitzige Luftsportgeräte ohne Motor oder mit einem nicht fest mit dem Luftfahrzeug verbundenen Motor und mit einer höchstzulässigen Leermasse von 120 kg

einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät sind von der Musterzulassung befreit. Für diese Luftfahrzeuge hat der Hersteller die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen nach § 10a der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät nachzuweisen. Für das zugehörige Schleppgerät gelten die Sätze 1 und 2 ohne Gewichtsbeschränkung.“

2. In § 2 werden nach der Angabe „§ 1 Abs. 1 Nr. 7“ die Wörter „und für Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 bis zu einer höchstzulässigen Startmasse von 150 kg“ eingefügt.
3. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 werden die Nummern 6a bis 8 durch folgende Nummern 7 und 8 ersetzt:
„7. Ultraleichtflugzeuge nach § 1 Abs. 1 Nr. 7,
8. Flugmodelle mit einer höchstzulässigen Startmasse über 150 kg.“
 - b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
„(2) Luftfahrtgeräte nach § 1 Abs. 4 sind von der Verkehrszulassung befreit. Flugmodelle mit einer höchstzulässigen Startmasse über 25 kg und bis zu 150 kg bedürfen keiner Verkehrszulassung, wenn deren Verkehrssicherheit nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät bestätigt ist.“
4. § 78 wird wie folgt gefasst:

„§ 78

Erlaubnis, Rücknahme und Widerruf

(1) Die Erlaubnis nach § 27 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes wird für gefährliche Güter nach § 76 Nr. 1 bis 4 vom Luftfahrt-Bundesamt

- a) dem Luftfahrtunternehmen allgemein erteilt, wenn es nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 oder 2 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät die in der JAR-OPS1 deutsch oder JAR-OPS 3 deutsch, Abschnitt R enthaltenen Voraussetzungen erfüllt.
- b) dem Luftfahrzeughalter im Einzelfall erteilt, wenn die in der JAR-OPS 1 deutsch oder JAR-OPS 3 deutsch, Abschnitt R enthaltenen Voraussetzungen sinngemäß erfüllt werden.

Das Luftfahrt-Bundesamt überwacht die Einhaltung der Voraussetzungen und legt Nebenbestimmungen fest, die für die sichere Durchführung des Transports erforderlich sind. § 65 ist sinngemäß anzuwenden. Die Erteilung von Genehmigungen zum Transport radioaktiver Stoffe nach dem Atomgesetz bleibt hiervon unberührt.

(2) Die Erlaubnis nach § 27 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes wird für gefährliche Güter nach § 76 Nr. 1 bis 4 vom Luftfahrt-Bundesamt im Rahmen der Betriebsgenehmigung nach § 61 Abs. 1 oder der Genehmigung nach § 20 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes dem Luftfahrtunternehmen allgemein erteilt, wenn dieses Maßnahmen nachgewiesen hat, die geeignet sind, eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Flugbetriebes durch das Mitführen oder Ansichtragen gefährlicher Güter auszuschließen.

(3) Verpackungen zum Transport gefährlicher Güter mit Ausnahme der Klasse 7 (radioaktive Stoffe) bedürfen der Zulassung durch die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM). Verpackungen zum Transport gefährlicher Güter der Klasse 7 bedürfen der Zulassung und der Beförderungsgenehmigung durch das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS), soweit diese nach der JAR-OPS 1 deutsch oder JAR-OPS 3 deutsch festgelegt sind, ansonsten der Bauartprüfung durch den Hersteller auf der Basis eines von der BAM genehmigten Qualitätssicherungsprogrammes.

(4) Auf die Rücknahme und den Widerruf der Erlaubnisse nach den Absätzen 1 und 2 ist § 20 Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes sinngemäß anzuwenden.“

5. § 99 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Sätze 1 und 2 werden durch folgenden Satz ersetzt:

„Ausländische Ultraleichtflugzeuge nach § 1 Abs. 1 Nr. 7, die von einem deutschen oder von einem ausländischen Staatsbürger mit ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden, bedürfen der Musterzulassung und, soweit sie nicht in einem Register eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eingetragen sind, der Verkehrszulassung durch den Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes.“

b) Im bisherigen Satz 3 werden die Wörter „nach den Sätzen 1 und 2“ durch die Wörter „nach Satz 1“ ersetzt.

6. § 101 wird aufgehoben.

Artikel 2

Änderung der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät

Die Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät vom 3. August 1998 (BGBl. I S. 2010) wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Für die Prüfung der Lufttüchtigkeit des musterzulassungspflichtigen Luftfahrtgeräts ist die nach § 2 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung für die Erteilung der Musterzulassung zuständige Stelle zuständig. Für die Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrtgeräts nach § 1 Abs. 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist der Hersteller zuständig.“

b) In Absatz 2 wird nach der Angabe „Absatz 1“ die Angabe „Satz 1“ eingefügt.

2. § 9 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 werden die Wörter „§ 1 Abs. 1 Nr. 5, 6 und 8 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ durch die Wörter „§ 1 Abs. 1 Nr. 5 und 6 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und für Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung mit einer höchstzulässigen Startmasse über 150 kg“ ersetzt.

b) In Absatz 3 wird der Punkt am Satzende durch ein Komma ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

„für Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung erfolgen die Musterprüfung und die Stückprüfung nach § 10a.“

c) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Für Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung mit einer höchstzulässigen Startmasse bis zu 150 kg erfolgen die Musterprüfung und die Stückprüfung durch eine Prüfung der Übereinstimmung des Luftfahrtgeräts mit dem Stand der Technik. Hierzu hat der Halter vor dem ersten Flug das Luftfahrtgerät der zuständigen Stelle vorzustellen und die Prüfung bescheinigen zu lassen.“

d) Die bisherigen Absätze 4 und 5 werden die Absätze 5 und 6.

3. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift „Luftsportgerät“ wird durch die Überschrift „Ultraleichtflugzeuge“ ersetzt.

- b) In Absatz 2 wird nach dem Wort „bedürfen“ ein Punkt eingefügt und der Rest des Satzes gestrichen.
- c) In Absatz 4 Satz 1 werden nach dem Wort „Prüfschein“ das Komma und die Wörter „für Hängegleiter und Gleitsegel durch eine Prüfplakette und für Springfallschirme durch einen Prüfstempel“ gestrichen.
- d) In Absatz 7 wird Satz 2 gestrichen.

4. Nach § 10 wird folgender § 10a eingefügt:

„§ 10a

Nicht musterzulassungspflichtiges Luftfahrtgerät

- (1) Bei Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung hat der Hersteller die Musterprüfung in einer vom Luftfahrt-Bundesamt hierfür anerkannten Prüfstelle vor Auslieferung des ersten Luftfahrtgeräts dieses Modells an den Kunden entsprechend § 10 Abs. 1 durchführen und von dieser bescheinigen zu lassen. Bei Luftfahrtgeräten mit einem nicht fest eingebauten Motor ist hierbei auch die Einhaltung der Lärmemissionsgrenzwerte zu prüfen.
- (2) Die Stückprüfung hat der Hersteller vor Auslieferung dieses Luftfahrtgeräts an den Kunden entsprechend § 10 Abs. 3 Satz 1 durchzuführen. Er hat die Betriebsanweisungen bei Auslieferung des Luftfahrtgerätes sowie die zur Mängelbehebung erforderlichen Anweisungen spätestens fünf Tage nach Feststellung des Mangels dem Halter zur Verfügung zu stellen.
- (3) Als Hersteller gilt auch, wer Luftfahrtgerät nach Absatz 1 in die Bundesrepublik Deutschland einführt.“

5. § 14 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden nach dem Wort „fällt“ die Wörter „ und kein Luftfahrtgerät nach § 9 Abs. 4 oder § 10a ist“ eingefügt.
- b) Nach Absatz 3 werden folgende Absätze 4 und 5 angefügt:
 - „(4) Die Lufttüchtigkeit des Luftfahrtgeräts nach § 9 Abs. 4 ist in Zeitabständen von 12 Monaten sowie nach Änderungen vor dem ersten Flug nachzuprüfen. Hierzu hat der Halter das Luftfahrtgerät dem Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes zur Nachprüfung vorzustellen und die durchgeführten Prüfungen von diesem unverzüglich bescheinigen zu lassen. §§ 15 bis 20 finden keine Anwendung.

(5) Die Lufttüchtigkeit des Luftfahrtgeräts nach § 10a ist nach den vom Hersteller vorgegebenen Anweisungen durch den Halter oder in dessen Auftrag nachzuprüfen oder nachprüfen zu lassen. Der Halter ist für die rechtzeitige und vollständige Durchführung der Prüfungen verantwortlich. Er hat Mängel an dem Luftfahrtgerät oder an den Prüfanweisungen unverzüglich dem Hersteller zu melden. §§ 15 und 18 bis 20 finden keine Anwendung.

6. In § 15 Abs. 1 wird Satz 2 gestrichen.

7. In § 20 Abs. 1 werden in Satz 1 nach dem Wort „Nachprüfschein“ das Komma und die Wörter „für Hängegleiter und Gleitsegel durch einen dauerhaft am Luftsportgerät anzubringenden Prüfstempel“ und in Satz 2 die Wörter „und dem Prüfstempel“ gestrichen.

8. § 22 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 2 wird folgende neue Nummer 2a eingefügt:

„2a. entgegen § 9 Abs. 4 Satz 2 oder § 14 Abs. 4 Satz 2 das Luftfahrtgerät nicht oder nicht rechtzeitig vorstellt oder eine Prüfung nicht oder nicht rechtzeitig bescheinigen lässt,“.

b) Nummer 4 wird durch folgende neue Nummern 4 bis 4b ersetzt:

„4. entgegen § 10a Abs. 1 Satz 1 die Musterprüfung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig durchführen oder nicht oder nicht rechtzeitig bescheinigen lässt,

4a. entgegen § 10a Abs. 2 Satz 1 die Stückprüfung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig durchführt,

4b. entgegen § 10a Abs. 2 Satz 2 eine Betriebsanweisung oder eine zur Mängelbehebung erforderliche Anweisung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt,“.

c) In Nummer 5 wird am Ende das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.

d) Nach Nummer 5 wird folgende neue Nummer 5a eingefügt:

„5a. entgegen § 14 Abs. 5 Satz 1 die Lufttüchtigkeit des Luftfahrtgeräts nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig nachprüft oder nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig nachprüfen lässt oder“.

Artikel 3

Änderung der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät

Die Betriebsordnung für Luftfahrtgerät vom 4. März 1970 (BGBl. I S. 262), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über die Entwicklung, Zulassung, Herstellung und Instandhaltung von Luftfahrtgerät vom 3. August 1998 (BGBl. I S. 2010) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 1 wird nach Nummer 1 folgende Nummer 1a eingefügt:
„1a. die nach § 1 Abs. 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung keiner Musterzulassung bedürfen, soweit sich nicht aus den Besonderheiten dieser Luftfahrtgeräte, insbesondere der Freistellung von der Verkehrszulassung die Unanwendbarkeit einzelner Vorschriften ergibt,“
2. In § 3 wird nach Absatz 2 folgender Absatz 3 angefügt:
„(3) Luftfahrtgeräte nach § 1 Abs. 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung dürfen nur betrieben werden, wenn die Lufttüchtigkeit nach der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät nachgewiesen worden ist.“
3. In § 19 Abs. 1 Nr. 1 wird der letzte Halbsatz gestrichen.
4. In § 57 Nr. 1 Buchstabe a werden die Angabe „§ 3“ durch die Angabe „§ 3 Abs. 1“ ersetzt und am Ende des zweiten Halbsatzes die Wörter „oder entgegen § 3 Abs. 3 ein Luftfahrtgerät betreibt, bei dem die Lufttüchtigkeit nicht oder nicht vollständig nachgewiesen ist“ eingefügt.

Artikel 4

Inkrafttreten, Übergangsbestimmung

1. Diese Verordnung tritt mit Ausnahme des Artikels 1 Nr. 4, 5 und 6 am 1. Juli 2001 in Kraft.
2. Artikel 1 Nr. 4, 5 und 6 treten am Tage nach der Verkündung in Kraft.
3. Für Hängegleiter, Gleitsegel und Sprungfallschirme, bei denen die Stückprüfung nach § 10 Abs. 3, 4 und 7 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät in der vor dem 1. Juli 2001

geltenden Fassung bescheinigt ist, gelten die Muster- und Stückprüfung nach § 10a der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät als erbracht, wenn der Hersteller die für die Nachprüfung und Mängelbehebung erforderlichen Anweisungen dem Halter zur Verfügung stellt. Können die erforderlichen Anweisungen des Herstellers dem Halter nicht zur Verfügung gestellt werden, dürfen diese Luftfahrtgeräte nur weiter betrieben werden, wenn sie nach den vor dem 1. Juli 2001 geltenden Regelungen nachgeprüft werden.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

2001

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau und Wohnungswesen

Begründung

I. Allgemeiner Teil:

Die vorgenommenen Verfahrensänderungen und Klarstellungen erleichtern die Anwendung der Vorschriften und tragen zur Rechtssicherheit bei, wodurch ebenso wie durch die Vereinfachungen tendenziell Entlastungen für die Hersteller und Betreiber der betroffenen Luftfahrzeuge zu erwarten sind. Diese Entlastungen sind im Einzelnen nicht quantifizierbar. In Anbetracht der Gewichtung des betroffenen Bereichs sind Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Gefahrgutbeförderung:

Mit Einführung der europäisch harmonisierten Regelungen über den Betrieb der Flugzeuge (JAR-OPS 1) und Hubschrauber (JAR-OPS 3) in das deutsche Luftrecht wurden die Anforderungen an die Luftfahrtunternehmen beim Transport gefährlicher Güter ausführlicher als bisher geregelt. Aufgrund der Erfahrungen bei der Anwendung der neuen Regelungen und dem zwischenzeitlich aufgetretenen Problem, dass die Zuständigkeiten im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter in Luftfahrzeugen nicht eindeutig geregelt sind, ist eine Überarbeitung des § 78 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) erforderlich geworden. Der Erlass einer Gefahrgutverordnung Luft anstelle der §§ 76 ff. LuftVZO scheitert an dem grundsätzlichen Problem, dass die Gefahrgutvorschriften der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air) nicht in deutscher Sprache vorliegen und eine Übersetzung der alle zwei Jahre herausgegebenen Vorschriften aufgrund ihres Umfangs nicht zeitgerecht realisierbar ist.

Bei der Neufassung des § 78 LuftVZO erfolgt eine Anpassung an den mit dem Elften Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2432) zwischenzeitlich geänderten § 27 des Luftverkehrsgesetzes sowie an die ausführlicheren Regelungen über den Transport gefährlicher Güter in den JAR-OPS, auf die Bezug genommen wird. Neben der grundsätzlichen Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes für die Erlaubnis zum Transport gefährlicher Güter mit Luftfahrzeugen wird zur Klarstellung die Zuständigkeit des Bundesamtes für Strahlenschutz und der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung für die Zulassung von Verpackungen aufgenommen.

Luftsportgeräte:

Die vom Bund-Länder Fachausschuss Luftfahrt eingerichtete Arbeitsgruppe Luftsportgeräteverwaltung hat sich mit der Weiterentwicklung der Luftsportgeräteverwaltung unter den Aspekten Sicherheit, technische Entwicklung der Geräte und Vereinfachungen in der Verwaltung befasst. Eine Empfehlung dieser Arbeitsgruppe war der Wegfall behördlicher Aufgaben bei Musterzulassung, Stückprüfung und Nachprüfung von bestimmtem Luftsportgerät: Hängegleiter und Gleitsegel, die ohne oder mit einem auf dem Rücken des Piloten oder am Gurtzeug befestigten Motor betrieben werden, sowie Sprungfallschirme und Gleitflugzeuge (leichte Segelflugzeuge) mit maximal 100 kg Rüstmasse.

In der vorliegenden Verordnung wurde die Massenbegrenzung auf den in den Bauvorschriften gebräuchlichen Begriff der Leermasse umgestellt, wobei wegen der zusätzlichen Massen für Gurtzeug und Rettungssystem der Grenzwert auf 120 kg erhöht wurde. Die Muster- und Stückprüfung werden beibehalten, sie obliegen dem Hersteller, die Nachprüfung obliegt dem Halter. Bei einem Teil dieser Luftfahrzeuge werden Startgeräte verwendet, deren Zuverlässigkeit für einen sicheren Betrieb der Luftfahrzeuge von entscheidender Bedeutung ist, so dass die technische Sicherheit der Startgeräte ebenfalls durch den Hersteller gewährleistet sein muss.

Die Luftverkehrs-Sicherheit stützt sich bei diesen Luftsportgeräten (im Rahmen der Begründung mit dem Arbeitsbegriff „leichtes Luftsportgerät“ bezeichnet) damit im Wesentlichen auf die Ver-

antwortung des Herstellers, die weiterhin geforderte Ausbildung der Betreiber und deren Eigenverantwortung sowie die Überwachung des Betriebes durch die nach § 31c Luftverkehrsgesetz beauftragten Verbände. Diese können ggf. den Betrieb von luftuntüchtigen Luftsportgeräten nach § 25 LuftBO untersagen.

Daneben zeigen Erprobungen mit sogenannten Tragschraubern, die Ultraleichtflugzeuge (UL) mit frei drehenden Tragflächen sind, dass diese Art von Luftfahrtgerät als Luftsportgerät genutzt und den UL zugeordnet werden kann, sobald der Stand der Technik und die betrieblichen Voraussetzungen durch das Luftfahrt-Bundesamt zusammen mit den Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes festgelegt worden sind. Die Benennung dieser Geräte als Ultraleichtflugzeuge erfolgt zur Klarstellung, dass es sich hierbei nicht um Drehflügler handelt.

Flugmodelle:

Im Rahmen der Reform des Luftfahrt-Bundesamtes wurde auch die Möglichkeit der Delegation von Aufgaben auf Dritte untersucht. Die Abgabe aller bisher vom Luftfahrt-Bundesamt wahrgenommenen Aufgaben im Zusammenhang mit Flugmodellen wurde als machbar und sinnvoll erkannt. Hierzu sind die Flugmodelle zu definieren, um sie gegenüber den anderen Luftfahrzeugen abzugrenzen und in Gewichtskategorien zu fassen, die den europäischen Entwicklungen entsprechen. Auch ist es im Rahmen der Verwaltungsvereinfachung angebracht, die Verfahren der Muster- und Verkehrszulassung auf das notwendige zu reduzieren.

II. Im Einzelnen:

Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a

Für die unter Nummer 7 bisher genannten Luftsportgeräte verbleibt - bei der Sonderregelung für leichte Luftsportgeräte - eine Musterzulassungspflicht nur noch für Ultraleichtflugzeuge einschließlich Tragschrauber. Diese werden mit dem Klammerzusatz eindeutig definiert, wobei die innerhalb der Arbeitsgemeinschaft der europäischen Luftfahrtverwaltungen (Joint Aviation Authorities, JAA) abgestimmten Kriterien verwendet werden, die über den Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates verbindlich sind.

Die unter Nummer 8 genannten Flugmodelle werden ebenfalls mit Klammerzusatz definiert, wobei in Angleichung an die Regelungen in den meisten europäischen Ländern die untere Gewichtsgrenze von 20 auf 25 kg angehoben wird. Zur Abgrenzung gegenüber anderen unbemannten Flugzeugen wie Drohnen werden das Kriterium des Betriebs in Sichtweite sowie der Verwendungszweck herangezogen.

Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b

Die behördlichen Musterzulassung wird für leichtes Luftsportgerät, das definiert wird, aufgehoben. An die Stelle der behördlichen Musterprüfung (Beauftragter nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes) wird die Musterprüfung durch eine vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannte Prüfstelle im Auftrag des Herstellers gesetzt und hierbei das zugehörige Gurtzeug und Rettungsgerät eingeschlossen. Das für leichtes Luftsportgerät ggf. erforderliche Schleppgerät (Winde) wird ebenfalls in die Ausnahmeregelung eingeschlossen.

Dieses Prüfverfahren, wie es in der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät festgelegt wird, ist auch sinnvoll und aus technischer Sicht vertretbar. Ziel hierbei ist es, den technischen Standard und die Verfahren innerhalb Europas möglichst anzupassen, das auf europäischer Ebene in anderen Bereichen mehrfach benutzte System der anerkannten Prüfstellen einzuführen und die Verantwortung der Hersteller für ihre Produkte hervorzuheben. Der Vorschlag ist aus Gründen der Luftverkehrssicherheit auch durchführbar, da der Stand der Technik bereits beschrieben ist und auf dieser Basis fortgeschrieben wird.

Zu Artikel 1 Nummer 2

Änderung aufgrund der Beauftragung der Verbände für Flugmodelle bis zu einem höchstzulässigen Startgewicht von 150 kg. Für schwerere Flugmodelle bleibt weiterhin das Luftfahrt-Bundesamt zuständig und gelten weiterhin die ausführlicheren Regelungen über die Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung.

Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a

Bei Luftsportgeräten besteht eine Verkehrszulassungspflicht nur noch für Ultraleichtflugzeuge. Daneben werden für Flugmodelle bis zu 150 kg Startmasse nach dem neuen Absatz 2 vereinfachte Verfahren eingeführt, so dass die Verkehrszulassung auf Flugmodelle oberhalb dieser Grenze beschränkt werden kann. Die Nummer 8 ist aufgrund früherer Änderungen weggefallen. Damit wird eine Neunummerierung sinnvoll.

Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe b

Rettungsgeräte sind nach den Definitionen in § 1 Abs. 1 Nr. 7 und Abs. 4 Teil des Luftsportgeräts; Schleppgeräte sind in der Aufzählung nach Absatz 1 nicht enthalten und somit von der Verkehrszulassungspflicht ausgenommen. Der bisherige Absatz 2 kann daher durch die Befreiung des Luftfahrtgerätes nach § 1 Abs. 4 von der Verkehrszulassung ersetzt werden. Darüber hinaus werden aufgrund des örtlich eingeschränkten Betriebsbereiches der Flugmodelle (Sichtweite des Steuerers) und der Kontrolle der Verkehrssicherheit durch den Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes Flugmodelle bis zu 150 kg höchstzulässiger Startmasse von der Verkehrszulassung ausgenommen, wenn die Verkehrssicherheit bestätigt ist.

Zu Artikel 1 Nummer 4

Bei der Neufassung des § 78 werden die im Luftverkehr erforderlichen Erlaubnisse, für die das Luftfahrt-Bundesamt zuständig ist, untergliedert in Erlaubnisse zum Transport gefährlicher Güter mit Luftfahrzeugen (§ 27 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz) und Erlaubnisse zum Mitführen oder Ansichtragen gefährlicher Güter (§ 27 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz). Daneben werden aufgrund anderer Zuständigkeiten auch die Zulassungen für Verpackungen, die eine Voraussetzung für die oben genannten Erlaubnisse sind, festgelegt. Die dabei getroffenen Regelungen basieren auf den derzeit angewendeten und bewährten Verfahren. Die Regelungen über das Mitführen oder Ansichtragen von Waffen nach § 27 Abs. 4 Luftverkehrsgesetz werden hiervon nicht berührt.

Der oben genannten Gliederung entsprechend wird in Absatz 1 Buchstabe a die allgemeine Erlaubnis für den Transport der gefährlichen Güter nach § 76 Nr. 1 bis 4 LuftVZO durch Luftfahrtunternehmen geregelt und von der Einhaltung der in den harmonisierten Vorschriften JAR-OPS näher bezeichneten Voraussetzungen abhängig gemacht. In diese Erlaubnis, für die das Luftfahrt-Bundesamt zuständig ist, sind gefährliche Güter nach § 76 Nr. 5 LuftVZO nicht eingeschlossen, da diese für die Beförderung in Luftfahrzeugen ungeeignet sind und keine Erlaubnis zum Transport in Luftfahrzeugen oder zur Mitnahme oder Ansichtragen zulassen.

In Absatz 1 Buchstabe b wird in Anlehnung an die Erlaubnis nach Buchstabe a die Erlaubnis zum Transport gefährlicher Güter mit Luftfahrzeugen außerhalb von Luftfahrtunternehmen geregelt. Diese Erlaubnis, für die ebenfalls das Luftfahrt-Bundesamt zuständig ist, wird dem Luftfahrzeughalter im Einzelfall erteilt, wenn ein den harmonisierten Vorschriften JAR-OPS vergleichbarer Sicherheitsstandard erfüllt wird. Für die Aufrechterhaltung der Sicherheit ist es erforderlich, dass die Einhaltung der Voraussetzungen zur Erteilung der Erlaubnisse überwacht und ggf. mit Nebenbestimmungen versehen werden kann. Dies wird in den Sätzen 2 und 3 geregelt. Daneben wird klargestellt, dass die atomrechtlichen Bestimmungen von diesen Regelungen unberührt bleiben.

In Absatz 2 wird die allgemeine Erlaubnis zum Mitführen oder Ansichtragen gefährlicher Güter durch Passagiere oder Besatzungsmitglieder davon abhängig gemacht, dass das Luftfahrtunternehmen geeignete Maßnahmen wie die Information der Passagiere über Gefahrgut und Kontrolle

beim Einchecken getroffen hat. Diese Erlaubnis, für die das Luftfahrt-Bundesamt zuständig ist, wird insofern nur Luftfahrtunternehmen erteilt und wegen des Zusammenhangs mit dem Personentransport mit der Betriebsgenehmigung verbunden. Die Überwachung der Einhaltung der Voraussetzungen erfolgt ebenfalls im Rahmen der Überwachung der Unternehmen und bedarf keiner gesonderten Regelung.

Absatz 3 regelt die erforderliche Zulassung oder Bauartprüfung der Verpackungen. Bei der Zulassung wird ebenso wie in Absatz 1 auf die in § 1 Abs. 2 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät angeführten JAR-OPS 1 deutsch und JAR-OPS 3 deutsch verwiesen, in denen die Einhaltung detaillierter Regelungen über die Zulassung der Verpackungen und die jeweils zuständige Stelle (BfS oder BAM) vorgegeben wird.

Absatz 4 ist der bisherige Absatz 3 mit redaktionellen Änderungen.

Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a

Nach der bisherigen Regelung ist der Einflug eines ausländischen Staatsangehörigen mit seinem zum Verkehr zugelassenen und registrierten Ultraleichtflugzeug nach Deutschland erlaubt, der Einflug eines deutschen Staatsangehörigen mit dem gleichen, im Ausland zugelassenen Ultraleichtflugzeug jedoch nicht, auch wenn die Verkehrszulassung innerhalb der EU erfolgt ist und das Muster bereits in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen ist. In grenznahen Gebieten (z.B. nach Frankreich) stehen die deutschen Halter von Ultraleichtflugzeugen vor der Wahl, ihr Ultraleichtflugzeug entweder auf einem deutschen oder einem ggf. näher liegenden ausländischen (z.B. französischen) Flugplatz zu stationieren und deutsch oder französisch zum Verkehr zuzulassen. Grenzüberflüge sind ihnen aber nicht erlaubt. Ausnahmen sind nicht vorgesehen, zumal europarechtliche Vorgaben für den Luftsportbereich bisher fehlen.

Die derzeitige Beschränkung deutscher Staatsangehöriger ist fachlich nicht zu begründen und wird daher aufgehoben. Voraussetzung für den Einflug mit ausländisch registrierten Ultraleichtflugzeugen bleibt jedoch der dem deutschen Sicherheitsniveau vergleichbare technische Standard, der in der Musterzulassung festgestellt wird. Für andere Luftsportgeräte treffen § 1 Abs. 4 und § 6 Abs. 2 zu, so dass keine gesonderte Regelung für ausländische Luftfahrzeuge erforderlich ist.

Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b

Redaktionelle Änderung

Zu Artikel 1 Nummer 6

Luftsportgeräte werden mit dem neuen § 1 Abs. 1 Nr. 7 und Abs. 4 klar definiert. Innerhalb dieser Definition können die Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes neue Luftsportgeräte erproben und zulassen. Eine Anerkennung von Luftsportgeräten außerhalb dieser Definition ist nicht sinnvoll und würde dem europäischen Umfeld nicht entsprechen. Die Regelung des § 101 kann damit ersatzlos entfallen.

Zu Artikel 2 - Änderung der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät

Die geänderten Verfahren bei der Muster-, Stück- und Nachprüfung des leichten Luftsportgerätes und der Flugmodelle bis zu 150 kg Startmasse sind in den §§ 2 (zuständige Stellen), 9 (Musterprüfung, Stückprüfung, ...), 14 (Nachprüfung) einzubinden. Daneben sind Folgewirkungen und redaktionelle Änderungen in den §§ 10, 15, 20 und 22 zu berücksichtigen. Aufgrund des Umfangs der Spezialregelung bei der Muster- und Stückprüfung des leichten Luftsportgeräts ist es sinnvoll analog des § 10 einen eigenen § 10a einzuführen.

Zu Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe a

Neben den bisherigen zuständigen Stellen, die bereits im Rahmen der Musterzulassung in der LuftVZO hinreichend festgelegt sind, so dass darauf Bezug genommen werden kann, wird der Hersteller des leichten Luftsportgeräts als zuständige Stelle festgelegt, da er für die Produktsicherheit seiner Luftfahrtgeräte verantwortlich ist. Er ist dafür verantwortlich, dass die Muster-

prüfung erfolgt, er hat die Stückprüfung durchzuführen und er hat die Zeiten und Inhalte für die Instandhaltung vorzugeben. Rechte und Pflichten, die in der LuftGerPV der zuständigen Stelle zugeordnet werden, beziehen sich daher für das leichte Luftsportgerät allein auf der Hersteller, auch wenn für die Durchführung der Instandhaltung der Halter verantwortlich ist.

Zu Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe b

Dem Hersteller des leichten Luftsportgerätes soll nicht die Möglichkeit eingeräumt werden, Betriebe anzuerkennen. Dieses Verfahren der Verwaltungsvereinfachung ist bei leichtem Luftsportgerät weder sinnvoll noch notwendig.

Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe a

Redaktionelle Änderung, da nur noch Flugmodelle über 150 kg höchstzulässiger Startmasse nach den Verfahren der JAR-21 geprüft werden.

Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b

Aufgrund der umfangreichen Einzelregelungen der Muster- und Stückprüfung des leichten Luftsportgerätes bietet es sich an, analog der Ultraleichtflugzeuge einen eigenen Paragraph einzuführen, auf den Bezug genommen wird.

Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe c

Der Systematik des § 9 folgend wird das Luftfahrtgerät nach § 1 Abs. 1 Nr. 8, das nicht nach JAR-21 geprüft wird, als neuer Absatz 4 eingefügt. Für diese Flugmodelle erfolgen die Muster- und Stückprüfung durch den Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes mittels Vergleich mit dem Stand der Technik. Siehe hierzu auch die Begründung zu Nummer 5 (§ 14 Abs. 4).

Zu Artikel 2 Nummer 3 Buchstabe a

Aufgrund der Aufteilung des Luftsportgerätes in musterzulassungspflichtige Ultraleichtflugzeuge und leichtes Luftsportgerät wird die Umbenennung des für die Ultraleichtflugzeuge zutreffenden Paragraphen erforderlich.

Zu Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe b

Die Regelung für nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte trifft auf Ultraleichtflugzeuge nicht zu.

Zu Artikel 2 Nummer 3 Buchstabe c

Die Regelung für Hängegleiter und Gleitsegel trifft auf Ultraleichtflugzeuge nicht zu.

Zu Artikel 2 Nummer 3 Buchstabe d

Die Regelung zur Prüfplakette und Prüfstempel trifft auf Ultraleichtflugzeuge nicht zu.

Zu Artikel 2 Nummer 4

Mit dem neuen § 10a werden für leichtes Luftsportgerät die Verfahren der Muster- und Stückprüfung gesondert festgelegt, da diese von den Verfahren bei den Muster- und Stückprüfungen, die zu der behördlichen Muster- und Verkehrszulassung führen, grundsätzlich abweichen. Dieses Verfahren ist in Anlehnung an EU-Regelungen über die Produktsicherheit und die Vergabe der „CE-Kennzeichnung“ für das leichte Luftsportgerät entwickelt worden, es gilt aber für das nicht musterzulassungspflichtige Luftfahrtgerät allgemein, eine Ausweitung auf weitere Anwendungsgebiete sollte nicht ausgeschlossen werden. Insofern wurde die Überschrift allgemein gehalten. Zur Gewährleistung eines ausreichenden Sicherheitsniveaus wird:

- in Absatz 1 die Musterprüfung in einer hierfür anerkannten Prüfstelle zur Feststellung der Übereinstimmung mit dem Stand der Technik gefordert. Der Stand der Technik ist in den Lufttüchtigkeitsforderungen beschrieben. Daneben wird klargestellt, dass bei motorgetriebenen leichten Luftsportgeräten auch die Lärmvorschriften zu beachten sind.

- in Absatz 2 neben der Zuständigkeit des Herstellers für die Stückprüfung das Bereitstellen der für die Instandhaltung, den Betrieb und die Mängelbehebung erforderlichen Unterlagen dem übrigen Luftfahrtgerät vergleichbar als Aufgabe des Herstellers festgelegt.
- in Absatz 3 für den Fall des Imports solcher Luftfahrzeuge der Importeur dem Hersteller gleichgestellt.

Zu Artikel 2 Nummer 5 Buchstabe a

Die Nachprüfung des leichten Luftsportgerätes und der Flugmodelle bis 150 kg wird aufgrund der Vereinfachungen gesondert geregelt. Diese Luftfahrtgeräte sind in Absatz 1 auszunehmen.

Zu Artikel 2 Nummer 5 Buchstabe b

Mit dem neuen Absatz 4 wird die Nachprüfung der Flugmodelle bis zu 150 kg höchstzulässigem Startgewicht derart vereinfacht, dass einmal im Jahr der technische Zustand und die Lufttüchtigkeit von dem Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes geprüft und in einem Geräteschein bestätigt werden. Dies kann z.B. anlässlich der Saisonöffnung des Modellsportvereins für alle Modellflugzeuge des Vereins erfolgen. Die in der LuftGerPV im weiteren vorgesehenen Regelungen über die Nachprüfungen, die Anerkennung spezieller Betriebe und die Durchführung, Überwachung und Bescheinigung der Nachprüfungen ist damit nicht zutreffend oder für diese Art von Luftfahrzeugen unangemessen (§§ 15 bis 20). Der Stand der Technik wird auf der Basis der vorhandenen Bauvorschriften für Flugmodelle und den Empfehlungen der Beauftragten durch das Luftfahrt-Bundesamt fortgeschrieben.

Mit dem neuen Absatz 5 wird die Nachprüfung des leichten Luftsportgerätes so festgelegt, dass der Halter für die Durchführung und Bescheinigung verantwortlich ist. Die Zeiten und Prüfinhalte werden vom Hersteller vorgegeben, wobei auch die Möglichkeit bestehen muss, spezielle Nachprüfungen nach Änderungen oder einer Mängelbehebung vorzugeben (§§ 16, 17). Auch können besondere Prüfungen z.B. des Segeltuches erforderlich werden, die eine Nachprüfung in einem geeigneten Betrieb erfordern, in diesem Fall ist der Halter für die Auftragsvergabe zur Nachprüfung verantwortlich, eine Ermächtigung des Herstellers als zuständige Stelle zur Anerkennung besonderer Betriebe ist aber nicht angemessen. Aus diesen Gründen sind §§ 18 bis 20 nicht anwendbar.

Zu Artikel 2 Nummer 6

Redaktionelle Änderung, siehe Begründung zu Artikel 2 Nr. 5 (§ 14 Abs. 5 neu).

Zu Artikel 2 Nummer 7

Redaktionelle Änderung, siehe Begründung zu Artikel 2 Nr. 5 (§ 14 Abs. 5 neu).

Zu Artikel 2 Nummer 8

Die sicherheitsrelevanten Pflichten innerhalb der neuen Verfahren sind gesondert ordnungsrechtlich zu bewahren. Dabei wird die fortlaufende Nummerierung den §§ der LuftGerPV angepasst.

Zu Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe a

In der neuen Nummer 2a werden Verstöße gegen die Prüfpflichten bei Flugmodellen bußgeldbewehrt.

Zu Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe b

In den neuen Nummern 4 bis 4b werden die Pflichten des Herstellers von leichtem Luftsportgerät bei der Musterprüfung, Stückprüfung und der Bereitstellung der notwendigen Anweisungen bußgeldbewehrt.

Zu Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe c

Redaktionelle Änderung aufgrund der Einfügung der neuen Nummer 5a.

F:\LS 15\SCHILLER\VO-Änderungen\Älvzo-lsp-neubegr-b.doc

Zu Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe d

In der neuen Nummer 5a wird die Nachprüfpflicht des Halters von leichtem Luftsportgerät bußgeldbewehrt.

Zu Artikel 3

Die Änderung der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät wird erforderlich, da ansonst die darin enthaltenen Grundsätze für den Betrieb für das leichte Luftsportgerät, das von der Verkehrszulassungspflicht befreit ist und nicht in die deutsche Luftfahrzeugrolle eingetragen wird, keine Geltung hätten.

Zu Artikel 3 Nummer 1

Mit der Aufnahme der Nummer 1a werden die nicht in die Luftfahrzeugrolle eingetragenen leichten Luftsportgeräte dem Anwendungsbereich der LuftBO unterworfen. Dies ist insbesondere wegen der Regelungen des § 3 notwendig, da diese Regelungen nicht durch andere Verordnungen (z.B. LuftVO) abgedeckt sind.

Zu Artikel 3 Nummer 2

Wegen der Befreiung von der Verkehrszulassungspflicht fehlt für leichtes Luftsportgerät die Regelung, dass es nur in Betrieb genommen werden darf, wenn es lufttüchtig ist. Mit dem neuen Absatz 3 wird dieser Mangel beseitigt.

Zu Artikel 3 Nummer 3

In Luftsportgeräten durften bisher nur Fluggäste mit einem Mindestalter von 18 Jahren befördert werden. Diese Festlegung resultiert aus der Zeit der ersten Entwicklung von Luftsportgeräten. Nachdem sich der technische Standard für Luftsportgeräte weiterentwickelt hat und die Musterprüfung oder Zulassung durch den Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes oder eine vom LBA anerkannte Prüfstelle erfolgt, ist diese Festlegung nicht mehr erforderlich und kann gestrichen werden.

Zu Artikel 3 Nummer 4

Ein Verstoß gegen die Pflicht des Halters, nur geprüftes und somit lufttüchtiges Luftsportgerät zu betreiben, ist als Ordnungswidrigkeit einzustufen. Eine entsprechende Ergänzung des § 57 Nr. 1 Buchstabe a ist geboten, da es sich hierbei um eine dem § 3 Abs. 1 vergleichbar grundlegende Forderung handelt.

Zu Artikel 4

Dieser Artikel regelt das In-Kraft-Treten und die Übergangsbestimmung für Luftsportgeräte. Die Neufassung des § 78 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Gefahrgut), die Neuregelung des § 99 bezüglich der Einflugbestimmung zu Luftsportgerät und die Aufhebung des § 101 können am Tage nach der Verkündung in Kraft treten, da für diese Regelungen keine weitergehenden Einführungsmaßnahmen erforderlich werden.

Für die übrigen Regelungen dieser Verordnung wird das Datum des In-Kraft-Tretens auf den 01.07.01 festgelegt, um den Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes ausreichend Zeit zur Umstellung einzuräumen. Zu diesem Zeitpunkt tritt auch die Änderung der Verordnung zur Beauftragung von Luftsportverbänden in Kraft.

Für leichtes Luftsportgerät wird darüber hinaus eine Übergangsbestimmung erforderlich, mit der die notwendigen Anpassungen der bereits zugelassenen Luftsportgeräte an die neuen Zuständigkeiten und Prüfverfahren geregelt werden.

11.05.01**Beschluss**
des Bundesrates

Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter und die Zulassung von Luftsportgeräten und Flugmodellen

Der Bundesrat hat in seiner 763. Sitzung am 11. Mai 2001 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

a) Zu Artikel 1 Nr. 1, 3, 5 und 6 (§ 1 Abs. 1, § 6 Abs. 1, § 99 Abs. 2, § 101 LuftVZO)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 1 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

'a) In Absatz 1 wird die Nummer 8 wie folgt gefasst:

"8. (weiter wie Vorlage)";

bb) In Nummer 3 Buchstabe a ist in § 7 Abs. 1 die Nummer 7 wie folgt zu fassen:

"7. Luftsportgeräte";

cc) Die Nummern 5 und 6 sind zu streichen.

b) Zu Artikel 2 Nr. 3 Buchstabe a und b (§ 10 Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgeräten)

In Artikel 2 Nr. 3 sind die Buchstaben a und b zu streichen.

Begründung:

Wegen noch andauernder fachlicher Abstimmung zwischen Bund und Ländern über die Änderungen der luftrechtlichen Bestimmungen für Ultraleichtflugzeuge sind diejenigen Teile der Verordnung, die Ultraleichtflugzeuge betreffen, zurückzustellen.